

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Державний вищий навчальний заклад
«КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
імені ВАДИМА ГЕТЬМАНА»

П. В. Сацький

КРИМ

**Шлях до України
(1945-1954 рр.)**

Монографія

УДК 332.135(477+477.75)"1945/1954"

С-22

Рецензенти:

Деревінський Василь Федорович, доктор історичних наук, професор, професор кафедри політичних наук Київського національного університету будівництва і архітектури;

Зайцева Зінаїда Іванівна, доктор історичних наук, професор, професор кафедри політичних технологій ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана»;

Мишак Іван Миколайович, доктор історичних наук, професор, завідувач науково-організаційного відділу Інституту законодавства Верховної Ради України;

Слюсаренко Анатолій Гнатович, доктор історичних наук, професор, професор кафедри новітньої історії України Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

*Рекомендовано до друку рішенням Вченої Ради ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана»
Протокол № 10 від 30 травня 2019 р.*

Сацький П. В.

С-22 Крим: шлях до України (1945—1954 рр.): монографія /
П. В. Сацький. — К.: КНЕУ, 2019. — 522, [2] с.
ISBN 978-966-926-295-0

УДК 332.135(477+477.75)"1945/1954"

*Розповсюджувати та тиражувати
без офіційного дозволу КНЕУ імені Вадима Гетьмана
забороняється*

ISBN 978-966-926-295-0

© П. В. Сацький, 2019
© КНЕУ, 2019

The summary

The research analyzed the process of socioeconomic integration of the Crimean Peninsula (the Crimean Oblast of the Russian Soviet Federative Socialist Republic and Sevastopol until 1954) with the Ukrainian SSR. The author covered the period of fulfillment of two five-year socioeconomic development plans after the end of World War Two (1946 to 1950 and 1951 to 1955; the year 1954 was set as the upper chronological margin in the paper). A comprehensive analysis of basic factors determining the process of the Crimea's socioeconomic integration with Ukraine adopted as the objective of the monographic study. The paper gives a critical analysis of multiple papers covering the condition of economy and social sphere of the Crimean Peninsula and southern areas of the Ukrainian SSR (up to 1954), implementation of socioeconomic development programs and their outcome. In that way, the objective and select the methods of the study could be defined. To enlarge upon the problem of socioeconomic integration of the Crimean Peninsula with the Ukrainian SSR, the monographic study employed a set of archival documents covering the activities of public and administrative authorities in the period from 1945 to 1954 in the Ukrainian SSR and the Crimea, economic organizations, etc. Abstraction of the main programs of socioeconomic development of the Crimean Peninsula and adjacent areas of the Ukrainian SSR oblasts was employed as the main methodological approach in the course of the study. The energy system development to encompass the Trans-Dnieper area, southern areas of the Ukrainian SSR and the Crimean Peninsula's area as well as RSFSR's Rostov Oblast took the lead among such programs. The programs of railroad and highway network development for communication between the Crimea and Ukraine were just as important. Implementation of the agricultural development strategy in the area of Ukraine's southern and Crimean northern districts established the framework for forming the integral economic complex on the territory of southern Ukraine and the Crimea and solving the demographic problems in that region. In the monograph, the author analyzed the development and implementation of large-scale hydro-construction projects in the southern areas of the Ukrainian SSR and the Crimea and their relevance for forming the integral economic complex regional economic complex based in the Ukraine's southern areas and the Crimea. Special attention was paid to the problems of establishing the mechanisms of managing the projects in the Ukraine's southern areas and the Crimea within the conditions of Late-Stalin period's vertically-integrated command and administrative system. The communist party and government institutions of the Ukrainian SSR were the most efficient in the functioning of those mechanisms, and in particular, in providing the labor and physical resources for large-scale projects and lobbying such projects in the Soviet Union's top authorities. The implementation of the large-scale programs in the area of southern districts of the Ukrainian SSR and the Crimea established the framework for forming an integral economic complex based on that area and laid the groundwork for the political decision, adopted in 1954, to transfer the Crimean Peninsula from the Russian SFSR to the UkrSSR. In 1954, the UkrSSR leaders launched active measures to spur socioeconomic development of the peninsula and determine its place in the economy of both the Ukrainian SSR and the entire USSR.

Аннотация

В исследовании автор осуществил анализ процесса социально-экономической интеграции Крымского полуострова (Крымская область РСФСР и м. Севастополь до 1954 г.) с Украиной. В исследовании охвачен период выполнения двух пятилетних планов социально-экономического развития после окончания Второй мировой войны (1946—1950 и 1951—1955 гг.). Верхней хронологической гранью исследования автором был взят 1954 г., в котором Крымскую область и город Севастополь было передано из состава РСФСР в состав Украинской ССР. Целью монографического исследования является комплексный анализ основных факторов, которые определяли процесс социально-экономической интеграции Крыма с Украиной. В работе осуществлен критический анализ многочисленных работ в которых отражено состояние экономики и социальной сферы Крымского полуострова и южных районов Украинской ССР (в границах до 1954 г.), реализацию программ социально-экономического развития и их результаты. Это позволило определить задачи исследования, избрать его методику. Для разработки проблемы социально-экономической интеграции Крымского полуострова с Украинской ССР в предлагаемом читателю монографическом исследовании был привлечен массив архивных документов освещающих работу органов власти и управления периода 1945—1954 гг. в Украинской ССР и в Крыму, хозяйственных организаций. При осуществлении исследования было применено в качестве главного методологического подхода абстрагирование основных программ экономического и социального развития Крымского полуострова, а также прилегающих к его территории областей Украинской ССР. Среди этих программ видное место занимало развитие энергетической системы, которая должна была охватить территорию Поднепровья, южные области УССР, территорию Крымского полуострова и Ростовскую область РСФСР. Не менее важное значение в процессе интеграции Крыма с Украинской ССР имели программы развития системы путей железнодорожного сообщения и строительства шоссейного сообщения, с помощью которых обеспечивались условия для коммуникации Крыма с Украиной. Реализация стратегии развития сельского хозяйства в регионе южных районов Украины и северных районов Крыма закладывала основы формирования целостного хозяйственного комплекса на территории юга Украины и Крыма и решения демографических проблем в регионе. Автором в монографии осуществлен анализ разработки и реализации масштабных проектов гидростроительства в южных районах УССР и в Крыму и их значение для формирования целостного хозяйственного комплекса на территориальной основе юга Украины и Крыма. Особое внимание посвящено проблематике формирования в условиях вертикально интегрированной командно-административной системы позднесталинского периода механизмов управления проектами в южных районах Украины и в Крыму. Наиболее эффективными в обеспечении функционирования этих управленческих механизмов, по выводам автора исследования, были партийные и правительственные учреждения Украинской ССР, в частности, в обеспечении реализации крупных проектов путем мобилизации трудовых и материальных ресурсов, при лоббировании интересов этих проектов в высших органах власти Советского Союза. В процессе реализации масштабных программ на территории южных районов Украинской ССР и в Крыму было заложено основы для формирования целостного хозяйственного комплекса и созданы предпосылки для принятия в 1954 г. политического решения о передаче Крымского полуострова из состава РСФСР в состав УССР. В 1954 г. руководство УССР развернуло активную работу, направленную по оживлению социально-экономического развития полуострова и определению его места в экономике как Украинская ССР так и СССР в целом.

Анотація

У дослідженні здійснено аналіз процесу соціально-економічної інтеграції Кримського півострова (Кримська область РРФСР і м. Севастополь до 1954 р.) із Українською РСР. Автором охоплено період виконання двох п'ятирічних планів соціально-економічного розвитку після завершення Другої світової війни (1946—1950 і 1951—1955 рр., у роботі за верхню хронологічну межу встановлено 1954 р.). За мету монографічного дослідження було поставлено здійснити комплексний аналіз основних чинників які визначали процес соціально-економічної інтеграції Криму із Україною. У роботі здійснено критичний аналіз численних робіт у яких висвітлено стан економіки й соціальної сфери Кримського півострова й південних районів Української РСР (у межах до 1954 р.), реалізацію програм соціально-економічного розвитку та їх результати. Це дало змогу визначити завдання дослідження і обрати його методику. Для розробки проблеми соціально-економічної інтеграції Кримського півострова із Українською РСР у монографічному дослідженні було залучено масив архівних документів які висвітлюють роботу органів влади і управління періоду 1945—1954 рр. в Українській РСР і у Криму, господарських організацій тощо. При здійсненні дослідження було застосовано в якості головного методологічного підходу абстрагування основних програм економічного і соціального розвитку Кримського півострова, а також прилеглих до його території областей Української РСР. Серед цих програм чільне місце займала розбудова енергетичної системи, яка мала охопити Подніпров'я, південні області УРСР і територію Кримського півострова та Ростовську область РРФСР. Не менш вагоме значення у процесі інтеграції Криму із Українською РСР мали програми розвитку системи шляхів залізничного сполучення і будівництво шосейного сполучення, якими забезпечено комунікацію Криму із Україною. Реалізація стратегії розвитку сільського господарства у регіоні південних районів України і північних районів Криму закладала основи формування цілісного господарського комплексу на території півдня України і Криму й вирішення демографічних проблем у цьому регіоні. Автором у монографії здійснено аналіз розробки й реалізації масштабних проектів гідробудівництва в південних районах УРСР і в Криму та їх значення для формування цілісного господарського комплексу на територіальній основі півдня України і Криму. Особливу увагу присвячено проблематиці формування в умовах вертикально інтегрованої командно-адміністративної системи пізньосталінського періоду механізмів управління проектами в південних районах України і у Криму. Найбільш ефективними у функціонуванні цих механізмів були партійні та урядові інституції Української РСР, зокрема, у забезпеченні реалізації крупних проектів трудовими і матеріальними ресурсами, при лобюванні інтересів цих проектів у вищих органах влади Радянського Союзу. Реалізація масштабних програм у регіоні південних районів Української РСР і в Криму заклала основи для формування цілісного господарського комплексу на цій територіальній основі та створила передумови для прийняття 1954 р. політичного рішення щодо передачі Кримського півострова зі складу РРФСР до складу УРСР. У 1954 р. керівництво УРСР розгорнуло активну роботу спрямовану на поживлення соціально-економічного розвитку півострова й визначення його місця в економіці як Української РСР так і СРСР в цілому.

Умовні скорочення:

АН СРСР – Академія наук СРСР.

АН УРСР – Академія наук УРСР.

ВКП(б) – Всесоюзна Комуністична партія (більшовиків).

ВЛКСМ – Всесоюзний Ленінський Комуністичний Союз молоді.

ВЧ – високочастотна лінія (урядового зв'язку).

ГУШосДор МВС СРСР – Головне управління шосейних доріг Міністерства внутрішніх справ СРСР.

ДАХО – Державний архів Херсонської області.

Каховской ГЕС – Каховська гідроелектростанція.

КПУ – Комуністична партія України.

МТС – машинно-тракторна станція.

ЦДАГО України – Центральний державний архів громадських об'єднань України.

ЦДАВО України – Центральний державний архів вищих органів влади та управління України.

ЦК КП(б)У – Центральний Комітет Комуністичної партії (більшовиків) України.

ЗМІСТ

Вступ	9
РОЗДІЛ 1. Історіографія і джерельна база дослідження	26
1.1. Стан висвітлення проблеми єднання Криму з Україною	26
1.2. Джерельна база дослідження	60
РОЗДІЛ 2. Розбудова економічного потенціалу Подніпров'я і південних регіонів УРСР як передумова господарського відродження Криму.....	68
2.1. Політика у сфері відновлення енергетики й інтеграція Криму із Україною	68
2.2. Програми аграрного освоєння південних регіонів УРСР	111
2.3. Стратегія розвитку транспорту і шляхів сполучення УРСР і Криму.....	139
2.4. Рибна промисловість в економіці Криму й України.....	215
2.5. Трудові ресурси Криму й України	227
РОЗДІЛ 3. Формування цілісного господарського комплексу південних регіонів України і Криму	241
3.1. Проблема будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів	241
3.2. Ресурсне забезпечення будівництва каналів.....	304
3.3. Трудові ресурси Криму і будівництво Північно-Кримського каналу.....	348
3.4. Будівництво Каховської ГЕС і створення Південно-го енергорайону	382
3.5. Спорудження Верхньо-Інгулецької і Нижньо-Інгулецької систем зрошування Півдня України	393

РОЗДІЛ 4. Місце Кримського півострова у господарському комплексі СРСР в нових політичних реаліях 1953–1954 рр.	404
4.1. Демографічні засади розвитку сільського господарства у Криму.....	404
4.2. Капітальні вкладення і їх освоєння в Криму у 1953 р. як передумова інтеграції півострова із УРСР	411
4.3. Спроба переформатування партійно-штатної структури у процесі інтеграції Криму із УРСР	434
4.4. Заходи керівництва УРСР спрямовані на прискорення розвитку сільського господарства на Кримському півострові	444
4.5. Радянська стратегія розвитку нафтогазової промисловості УРСР в південних районах і нафтогазовий комплекс Криму	468
4.6. Відбудова міста Севастополя і лобістські заходи керівництва УРСР.....	483
Висновки	494
Використані джерела і література	507

Вступ

На фоні битв у сфері міжнародного права проти анексії Російською Федерацією українського Криму у 2014 р. постає актуальність недопущення зникнення цього питання із порядку денного в усіх гуманітарних сферах. Дослідження процесу соціально-економічної інтеграції півострова із Україною у період до прийняття правового рішення про передачу Криму до складу УРСР у 1954 р. відкриває можливості для визначення основних складових забезпечення розвитку економіки Чорноморського регіону, Кримського півострова і південних районів України. Географічно Кримський півострів розташований таким чином, що його північна частина за своїми кліматичними і ландшафтними характеристиками є схожою із характеристиками південних регіонів материкової частини України. Це заклало передумови для формування цілісного господарського комплексу і цей процес поживався у ході реалізації політики відбудови економіки і соціальної сфери в Радянському Союзі після завершення Другої світової війни. Основні програми по відбудові економіки і соціальної сфери в європейській частині СРСР, яка зазнала окупації у роки Другої світової війни, було втілено в життя протягом реалізації першого (1946-1950 рр.) та другого (1951-1955 рр.) повоєнних п'ятирічних планів.

Отже, основними географічними межами дослідження слід означити територію Кримського півострова і прилеглих до нього Херсонської та Запорізької областей України. Зважаючи на велике значення в якості бази по забезпеченню трудовими і матеріальними ресурсами програм соціально-економічного розвитку Криму і південних районів Української РСР, слід в окремих аспектах дослідження географічні межі розглядати більш широко, а саме всю територію України.

Відповідно, хронологічні межі дослідження слід означити від 1945 р., а саме цього року було утворено Кримську область у складі РРФСР і до 1954 р., коли було Кримську область передано зі складу РРФСР до складу УРСР. Стан трудових ресурсів та економіки Криму і південних областей України напередодні реалізації програм першого повоєнного п'ятирічного плану, у 1945 р., потребує окремої уваги і цим

обумовлюється нижня межа хронологічних рамок дослідження. У 1954 р., після оформлення де-юре акту передачі Кримського півострова зі складу РРФСР до складу УРСР, було започатковано реалізацію ряду програм соціально-економічного розвитку, які мали визначити місце півострова як у соціально-економічному комплексі України, так і Радянського Союзу в цілому.

Адміністративні межі республік СРСР не завжди відображали економічне районування держави. Власне, ці межі встановлювалися паралельно із процесом утворення Радянського Союзу й їх корегування здійснювалося із етнічних та політичних міркувань. Проте становлення командно-адміністративної системи в СРСР і формування правлячої партії ВКП(б) (із 1952 р. КПРС) на унітарних засадах заклало підвалини для створення цілісного вертикально інтегрованого механізму управління економічними і соціальними процесами. Тому межі між республіками втратили своє економічне значення. Так, в складі Української РСР указом Президії Верховної Ради СРСР від 30 березня 1944 р. було утворено Херсонську область, яка безпосередньо межувала із Кримською Автономною Радянською Соціалістичною Республікою в складі РРФСР. Вже 30 червня 1945 р. після депортації представників корінних народів із території Кримського півострова указом Президії Верховної Ради СРСР було ліквідовано Кримську АРСР і утворено Кримську область у складі РРФСР.

В управлінні економічними процесами в СРСР ключову роль відгравала правляча партія, в УРСР КП(б)У як її складова. Домінуюча роль у здійсненні економічної політики в СРСР за правлячою партією встановилась у результаті розбудови густої мережі її структур, котра охоплювала всі адміністративні одиниці, а також будь-які групи людей, об'єднані за професійними, територіальними та іншими ознаками. Становлення такої партійної структури давало змогу для неї виконувати функцію надійного механізму обліку й мобілізації трудових ресурсів будь-якої кваліфікації, які за потреби партія мобілізувала на потреби масштабних будівництв тощо. Партійні структури також здійснювали контроль трудових ресурсів на будівництвах і виробництвах завдяки утвореним партійним організаціям, які продовжували проводити облік трудових ресурсів, котрі були

членами правлячої партії, а також тих, які могли стати її потенційними членами. Водночас контроль здійснювався цими партійними активістами в партійних організаціях і над кадровими ресурсами, які не були членами партії.

Після завершення Другої світової війни у 1945 р. на території європейської частини СРСР яка перебувала у зоні бойових дій, зокрема й Української РСР, розгортається політика соціально-економічної відбудови. Ця політика радянської влади отримала офіційно і в науковій літературі назву «відбудова народного господарства». В період після завершення війни управління матеріальними, трудовими й фінансовими ресурсами в СРСР носило командно-адміністративний характер і мало вертикально інтегровану структуру. Даний підхід до управління соціально-економічною політикою обумовлювався політичними мотивами радянського керівництва у короткий період здобути перевагу в базових галузях виробництва над країнами Заходу, які Радянський Союз вважав своїм потенційним противником. При цьому СРСР прагнув досягнути високих економічних показників спираючись здебільшого на власну ресурсну базу, а тому посилювалась необхідність максимально централізованого характеру мобілізації й розподілу ресурсів. За відповідних умов здійснення політики соціально-економічного розвитку особливого значення у її реалізації набували підходи до управління матеріальними і трудовими ресурсами на регіональному рівні.

Аграрний характер господарства степової ландшафтної зони обумовлював потребу розукрупнення адміністративних одиниць. Так, у доповідній записці до Секретаря ЦК КП(б)У щодо розукрупнення Велико-Олександрівського, Велико-Лепетихського і Каховського районів Херсонської області, надісланій Секретарем Херсонського обкому КП(б)У А. Федоровим і Головою виконкому Херсонської Облради депутатів трудящих Ф. Пасенченком, було викладено обґрунтування необхідності розукрупнення районів. В цьому обґрунтуванні зазначалося, що значна частина колгоспів, МТС і радгоспів віддалені від райцентрів на 50-60 км., що ускладнювало можливість оперативного керівництва сільським господарством. У доповідній доволі цікавим є формулювання обґрунтування необхідності розукрупнення районів та зміни адміністратив-

них меж: «З метою наближення партійного, радянського керівництва колгоспами, МТС та їх організаційно-господарського укріплення...». Фактично, адміністративно-територіальний устрій в цьому регіоні обумовлювався потребами раціоналізації можливостей оперативного управління сільським господарством¹. У цій же доповідній записці було поставлено питання про включення до складу Херсонської області Снігурівського району, який належав до адміністративних меж Миколаївської області. Мотивація полягала у тому, що Снігурівський район був розташований на відстані 35 км. від Херсона і на відстані 100 км. від Миколаєва. А також логістичними особливостями цієї адміністративної одиниці, а саме, що автогужове сполучення із північними районами Херсонської області на правобережжі Дніпра проходило територією цього району². Отже, основними мотивами для зміни адміністративних меж областей та районів у степовому регіоні було означено саме логістичні особливості забезпечення умов управління сільським господарством.

Проблематика соціально-економічного розвитку регіонів у радянський період не мала належного відображення в науковій літературі. Усі дослідження, які стосувалися розвитку окремих регіонів, переважно розглядали напрямки цього розвитку і регіональних програм у контексті згальносоюзних. Вочевидь це було пов'язано із надмірно централізованим характером управління соціально-економічною політикою в СРСР у період після Другої світової війни і частим нехтуванням при плануванні програм розвитку регіональних особливостей. Зокрема, проблема стану трудових ресурсів у регіонах, як свідчать дані ділових нарад, часто розглядалась поверхнево, беручи до уваги винятково кількісні показники працездатного населення. Труднощі й мало прогнозовані в умовах командно-адміністративної системи наслідки такого підходу до

¹ Секретарю ЦК КП(б)У товарищу Коротченко Д. С. (від – П. С.) Секретаря Херсонського обкома КП(б)У А. Федорова, Председателя Исполкома Херсонского Облсовета депутатов трудящихся Пасенченко Докладная записка «О разукрупнении Б.-Александровского, Б.-Лепетихского и Каховского районов Херсонской области». 17 февраля 1945 // ДАХО. – Ф. П46. – Оп. 1. – Спр. 233. – Арк. 5.

² Там само.

обліку й управління трудовими ресурсами часто обумовлювали потребу в прийнятті політичних рішень, які мали вплив на соціально-економічний стан на значну часову перспективу. Як вказують документи ділового обігу періоду після Другої світової війни в Українській РСР у залученні трудових ресурсів до реалізації програм соціально-економічного розвитку в керівництва України було чітко виражене прагнення застосовувати регіональні підходи до їх вивчення, обліку й визначення перспектив використання.

Характер політики відбудови в УРСР визначала ще й ідеологічна складова. Радянська політика передбачала забезпечення максимально рівномірного розвитку промисловості й зростання чисельності пролетаріату, тобто, найманих працівників, які були відчужені від власності на засоби виробництва. В аналогічному відношенні щодо засобів виробництва із працівниками промислових підприємств були і працівники колективних селянських господарств (далі – колгоспів) і радянських господарств (далі – радгоспів) в селі. Це мало закладати надійну соціальну базу для радянського режиму в СРСР. Також у Радянського Союзу була нагальною потреба у швидкому економічному розвитку прикордонних регіонів задля створення умов для збільшення їх заселеності, розміщення значних військових контингентів й створення умов для активізації торгівельних відносин та поширення економічного впливу на прикордонні із СРСР країни Європи. В УРСР також була доволі складна соціально-політична ситуація, для контролю за якою у радянського керівництва відчувалась потреба в надійному й регіонально рівномірному економічному розвитку. Причому складна ситуація була не лише для західних областей УРСР, а також складалась загроза і для південних районів РРФСР (із Кримом включно) у зв'язку із реалізацією США політики стримування в Туреччині й Греції. Для протистояння політиці США в Туреччині також і в УРСР Центральний Комітет КП(б)У намагався готувати заходи, зокрема, дипломатичного характеру, для чого було у 1947 р. здійснено запит до Державної одена Леніна Бібліотеки СРСР імені Леніна в Москві із проханням підготувати інформаційну довідку про українсько-турецькі відносини 1920-1922 рр. і, як було зазначено, особливо важливим було

отримати інформацію про договір між УСРР і Туреччиною 1922 р.³ Слід відзначити, що у 1944 р. було створено Міністерство закордонних справ УСРР і формально республіка мала змогу здійснювати зовнішню політику як суб'єкт міжнародних відносин.

В СРСР після Другої світової війни за умов командно-адміністративної планової економіки особливого значення набуває підхід до відбудови господарства на основі територіально-виробничих комплексів (вузлів). Особливістю цього підходу в СРСР пізньосталінського періоду було те, що відбудову господарства слід було здійснювати паралельно із процесом його переходу від мілітаризації економіки, яка була наслідком недавніх умов війни, до економіки мирного часу. При цьому, економіка мала бути конкурентоздатною у світовому розподілі праці за основними ключовими показниками і складати конкуренцію економічному потенціалу США, на чому регулярно наголошувалося радянськими політичними діячами. Радянський Уряд у розбудові конкурентоздатної економіки був обмеженим у часі в зв'язку із стрімкими змінами політичної ситуації в світі, розгортанням «холодної війни» й переходом від економічного суперництва із Заходом до політичного протистояння від 1947 р. Тому результати за ключовими економічними показниками мали бути отримані у найкоротші строки із залученням мінімальних ресурсів.

Особливістю розміщення продуктивних сил СРСР після Другої світової війни була диспропорція між концентрацією ресурсів у східних районах Радянського Союзу і в європейській частині країни. В результаті евакуації виробничих комплексів у роки Другої світової війни в Європейській частині країни, зокрема і на території Української РСР, у перші роки після завершення війни була відчутною нестача як трудових ресурсів, так і виробничих потужностей, котрі було зруйновано чи евакуйовано у східні райони в роки війни. Отже, відбудова економіки Української РСР мала відбуватися в умовах

³ Зав. отделом справочно-библиографической и информационной работы Государственной Ордена Ленина Библиотеки СССР имени Ленина тов. Лозовацкой (від – П. С.) Управляющего делами ЦК КП(б)У Голобородько. 27/VIII.1947 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4047. – Арк. 96.

обмежених можливостей по використанню трудових і матеріальних ресурсів та виробничих потужностей. Цей фактор обумовлював відповідні особливості характеру і підходів до відбудови економіки Української РСР. Після завершення війни соціально-економічний розвиток Радянського Союзу відбувався за п'ятирічними планами. Зокрема, у повоєнну п'ятирічку (1946-1950 рр.) радянським керівництвом активно просувається ідея максимального використання місцевих ресурсів республіки й мінімізації використання ресурсів із інших республік СРСР. При цьому зберігався традиційний командно-адміністративний принцип організації управління економікою, при якому матеріальні й трудові ресурси розподілялися й управлялися за вертикальним принципом на рівні міністерств. Мінімізувати труднощі адміністративного характеру й оперативно здійснювати мобілізацію матеріальних і трудових ресурсів могли лише структури правлячої в СРСР Всесоюзної Комуністичної партії (більшовиків) (далі – ВКП(б)), в Українській РСР Комуністичної партії (більшовиків) України (далі – КП(б)У).

Економічне піднесення Криму історично було пов'язане із розвитком його вертикальних зв'язків завдяки транспортній логістиці по річці Дніпро у північному напрямку аж до регіону Балтійського моря. Не даремно у 1950-ті рр. в СРСР розроблявся проект сполучення каналами Чорного і Балтійського морів. В цілому, Кримський півострів мав зайняти своє місце в системі поєднання найбільших водних артерій європейської частини СРСР і морів, якими вона омивалась. Проте цей план носив волюнтаристський характер і тому його не було втілено у життя.

Однією із ключових складових процесу інтеграції Криму із Україною після закінчення Другої світової війни стає будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування південних районів України і північних районів Криму. Це будівництво мало вирішити три ключові питання для створення передумов пожвавлення економічного розвитку України і Кримського півострова (до 1954 р.): зрошування земель, придатних для сільського господарства, забезпечення виробництва електроенергії у необхідних для розвитку господарства обсягах, а також створення умов для суд-

ноплавства Дніпром. Крім цього, розглядалися також перспективи розвитку рибного господарства Дніпра та інших водних ресурсів у зоні будівництва системи зрошування. Будівництво цих каналів і системи зрошування південних районів УРСР і північних районів Криму, яке було ініційовано постановою Ради Міністрів СРСР і ЦК ВКП(б) від 20 вересня 1950 р., стало продовженням реалізації проектів по розвитку енергетики і сільського господарства в південних регіонах України. Власне, цей розвиток і заклав підвалини для господарського освоєння занепалого в результаті війни і депортації корінних народів Кримського півострова.

Проте будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів було фактично відкладено у результаті спорів щодо варіанту зрошування: самотічного чи машинного. Незважаючи на відкладення будівництва каналів, питання про сполучення Дніпра із Балтійським морем продовжувало пророблятися Академією наук УРСР і СРСР. Так, у доповідній записці Академії наук Українського РСР за підписом її Президента О. В. Палладіна Першому Секретарю ЦК КПУ О. І. Кириченку від 8 березня 1954 р. порушувалося питання «повного використання ресурсів річки Дніпро». Під повним використанням ресурсів Дніпра малося на увазі їх експлуатація для виробництва електроенергії, зрошування земель, а також створення наскрізного водного шляху Балтійське море-Чорне море. У доповідній записці вказувалося, що ця проблема охоплювала декілька республік СРСР і, відповідно, наголошувалося на необхідності створення єдиного координаційного центру по її розробці, а також урядового доручення щодо створення проекту всього комплексу об'єктів⁴. Доповідна записка містила додаток за № 7, присвячений проблемам використання водних ресурсів басейну Дніпра. Цей додаток містив принципові політичні обґрунтування доцільності створення такого наскрізного водного каналу між морями і розробкою цієї

⁴ Секретарю Центрального Комітета Коммунистической партии Украины товарищу А. И. Кириченко Докладная записка Академии наук Украинской ССР (від – П. С.) Президента Академии Наук УССР А. В. Палладіна, Главного ученого Секретаря Президиума АН. УССР А. Н. Щербаня. 8.III.54 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3512. – Арк. 8.

проблематики займався Інститут гідрології та гідротехніки АН УРСР.

У додатку до Доповідної записки вказувалося, що будівництво такого наскрізного водного шляху матиме велике господарське значення для УРСР, Білоруської РСР, Литовської РСР, Латвійської РСР і частково РРФСР, а також в міжнародних транспортних зв'язків СРСР. При цьому наголошувалося й на тому, що Дніпро повністю знаходиться в межах СРСР і це є принциповою перевагою⁵. Очевидно перевага полягла в можливостях для СРСР як планувати будівництво без узгодження із будь-якою іншою стороною, так і експлуатувати наскрізний водний шлях та регулювати вантажопотоки ним.

Ще одне вагоме значення розвитку наскрізного шляху на основі Дніпра, яке відзначалося у Доповідній записці Академії наук УРСР, було визначено, поряд із будівництвом електростанцій, зрошуванням територій та можливостями їх аграрного освоєння, будівництво міжбасейнових воднотransпортних шляхів. В якості можливого проекту наводився Дніпро-Бузький канал, котрий, як зазначено у документі, вже на той час відігравав вагому роль у транспортному сполученні між СРСР і Польщею, оскільки ним транспортувалися масові вантажі: такі як руда і вугілля⁶. Варто відзначити, що у цей періоду більшість вугілля СРСР імпортував саме із Польщі, а тому від можливостей його транспортування у значній мірі залежав розвиток промисловості на території УРСР. У зв'язку із викладеними АН УРСР пропозиціями по проблематиці повного використання водних ресурсів Дніпра, було запропоновано, щоб АН СРСР очолила науково-пошукові роботи, головним напрямком яких слід було, за пропозицією, визначити економічне обґрунтування транспортного освоєння й експлуатації міжбасейнових шляхів та розвиток електроенергетики. Також було запропоновано доручити загальносоюзним Міністерствам електростанцій і електропромисловості,

⁵ Приложение 7. Справка о проблеме использования водных ресурсов бассейна Днепра. (за підписом Директора Інститута гідрології та гідротехніки АН УССР, действительный член АН УССР Г. И. Сухомела – П. С.) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3512. – Арк. 48.

⁶ Там само.

сільського господарства, морського і річкового флоту розробити схему комплексного використання водних ресурсів Дніпра⁷.

На даному етапі рекомендації АН УРСР щодо створення цього наскрізного водного шляху на основі русла Дніпра залишалися теоретичними розробками на фоні зміни пріоритетів для СРСР у сфері соціально-економічного розвитку. Зокрема, уряд і правляча партія відходять від політики крупних будівництв і звертають особливу увагу на розвиток галузей по забезпеченню умов для виробництва товарів широкого вжитку. Проте пропозиції АН УРСР говорять нам про вагоме стратегічне значення ідеї такого шляху, яке їй надавалося до 1954 р. Фрагмент у довідці про необхідність економічного обґрунтування розвитку між-басейнових водних артерій говорить нам про те, що будівництво цього водного шляху було питанням обґрунтованим політичними мотивами, проте воно потребувало ще й економічного обґрунтування.

Проекти сполучення наскрізним водним шляхом Балтійського і Чорного морів лишилися теоретичними розробками. Очевидно, їх не було реалізовано із-за фінансової та ресурсної затратності, яка не могла бути компенсована економічним ефектом від втілення проекту в життя. Проте важливо відзначити посилену увагу до цієї ідеї радянського керівництва у пізньосталінський період і одразу після смерті Й. Сталіна й значні затрати на розроблення проектів такого сполучення. Зокрема, слід звернути увагу на значення Дніпра у цих проектах як ключової водної артерії європейської частини СРСР і геополітичного зв'язку Криму із Україною як стратегічного фактору із прив'язкою до стратегічного значення Дніпра.

У подальшому шляхом аналізу стратегічних планів СРСР і конкретних проблемних ситуацій, які виникали у процесі реалізації цих планів, буде розкрито основні стратегічні напрямки, які забезпечили передумови для виникнення цілісного го-

⁷ Секретарю ЦК КП України товарищу Мельникову Л. Г. Докладная записка к вопросу о преимуществах принятой Правительством схемы орошения юга Украины (від – П. С.) Зав. отделом ЦК КП Украины по строительству и стройматериалам Мацуи, Зав. сектором отдела ЦК КП Украины по строительству и стройматериалам Бибикова. Не пізніше 21.2.1953 р. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893. – Арк. 50-51.

сподарського комплексу на територіальній основі південних районів України і Криму, який, у свою чергу, був тісно пов'язаний логістично й енергетично із крупними промисловими центрами УРСР, в першу чергу із Подніпров'ям, Донбасом, Харковом і Києвом.

Метою дослідження є аналіз передумов основних чинників, які визначали соціально-економічну інтеграцію Кримського півострова із Україною у процесі відбудови економіки після завершення Другої світової війни.

В рамках цього дослідження планується виконати такі завдання:

- дослідити стратегію керівництва СРСР і УРСР у відновленні енергетичних потужностей України та напрямки її реалізації у південних районах республіки;

- проаналізувати стан соціально-економічного розвитку південних районів УРСР і проекти розбудови сільського господарства;

- дослідити стратегічні напрямки розвитку залізничного і водного транспорту та шляхів автомобільного сполучення і роль їх реалізації у формуванні єдиного господарського комплексу південних районів України і Кримського півострова;

- вивчити соціальне становище трудових ресурсів у Кримській області напередодні її включення до складу УРСР;

- проаналізувати практику адміністративного забезпечення будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування південних районів України і північних районів Криму;

- провести комплексне дослідження процесів ресурсного забезпечення будівництва об'єктів Південно-Українського і Північно-Кримського каналів (проектне, наукове, фінансове);

- розкрити процес мобілізації трудових ресурсів для реалізації проектів будівництва каналів і системи зрошування та роль у здійсненні цієї політики керівництва УРСР;

- дослідити роль будівництва Каховської ГЕС у формуванні Південного енергорайону й соціально-економічної інтеграції Кримського півострова із Україною;

- проаналізувати розміри капіталовкладень та ефективність їх освоєння в соціально-економічну систему Криму напередодні включення півострова до складу УРСР;

– провести дослідження процесу реалізації демографічної політики в Криму у перший рік після входження до складу України;

– дослідити систему заходів керівництва УРСР щодо формування цілісної стратегії розвитку аграрного сектора Кримського півострова після його входження до складу України;

– здійснити аналіз роботи керівництва УРСР по забезпеченню умов для відбудови міста Севастополя.

Командно-адміністративна система управління, яка панувала в СРСР пізньосталінського періоду за своїм механізмом функціонування перешкождала соціально-економічному розвитку на місцевому рівні. Фактично отримували перспективи розвитку найбільш пріоритетні для держави галузі промисловості, причому це були здебільшого підприємства союзного підпорядкування. Саме ці підприємства першочергово забезпечувалися фінансуванням і постачанням матеріалів та трудовими ресурсами. Так само першочергово забезпечувалися всіма необхідними ресурсами і будівництва підприємств і їхнього житлового фонду союзного підпорядкування. Особливість більш результативної політики у здійсненні будівництва житлового фонду в Дніпропетровській області відзначав Перший секретар ЦК КП(б)У М. Хрущов на нараді із секретарями обкомів, яка проходила 13-14 вересня 1948 р. Так секретареві Дніпропетровського обкому Л. Брежнєву він зазначав, що там, де житлове будівництво проводиться Союзними Міністерства і на нього мають найменший вплив місцеві організації, роботи ведуться успішно. Там же, де будівництво місцевого значення і успіх залежить від обкомів і облвиконкомів, робота здійснюється провальною⁸. На тій же нараді Перший секретар Запорізького обкому КП(б)У Г. Єнютін відзначав, що промисловість області виконала за півроку план на 110%, проте дуже погано працювала промисловість республіканського і районного підпорядкування. Водночас він відзначав, що в Запоріжжі підприємствами республіканського і районного підпорядкування план було перевиконано, але він недовиконувався підприємствами у Мелітополі та інших містах. Він же і зробив висновок, що питанням розвитку респуб-

⁸ Стенограма совещания секретарей обкомов КП(б) Украины. 13-14 сентября 1948 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5212. – Арк. 17.

ліканської і районної промисловості мають займатися не лише обкоми партії, а й відповідні міністерства та відомства, оскільки республіканська і районна промисловість погано постачається⁹. Дане положення із доповіді Г. Єнютіна вказує на таку особливість вертикально інтегрованої системи управління економікою СРСР як централізоване розподілення матеріальних, фінансових і трудових ресурсів між відомствами, які, у свою чергу, мали повноваження їх розподіляти на здійснення капітальних вкладень у будівництво і розвиток підприємств, що були їм підпорядковані. Відповідно розподіл здійснювався переважно на користь тих підприємств, які могли швидше давати результат і на яких було більш легко освоювати фонди. У тому числі мав велике значення і регіональний фактор, а саме розміщення підприємств, наявність місцевих можливостей залучення ресурсної бази як енергетичної, так і сировинної, а також трудових ресурсів. Недарма Г. Єнютін у своїй доповіді відзначав, що добре працює промисловість республіканського і районного підпорядкування в Запорізькій області лише в адміністративному й індустріальному центрі області-місті Запоріжжі.

Водночас, на різних рівнях партійної й радянської ієрархії управління наголошувалося на необхідності максимального використання місцевих ресурсів й підвищення ефективності управління на місцевому рівні. Характерним прикладом регіональної специфіки капітального промислового будівництва була відбудова Херсонського нафтопереробного заводу. На його відбудову, за даними листа Першого секретаря Херсонського обкому КП(б)У А. Федорова до Першого Секретаря ЦК КП(б)У М. Хрущова, протягом 1944-1946 рр. Міністерством нафтової промисловості південних і західних районів СРСР здійснювалося фінансування у незначних обсягах. У четвертому кварталі 1944 р. було освоєно 520 тис. карбованців, а у 1945 р. було виділено і освоєно 850 тис. карбованців, в 1946 р. 900 тис. карбованців. За такого фінансування відбудови заводу, як зазначає секретар обкому, іще 1944 р. було зібрано колектив будівельників у 300 чоловік й залучено

⁹ Стенограма совещания секретарей обкомов КП(б) Украины. 13-14 сентября 1948 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5212. – Арк. 84-85.

внутрішньозаводські й місцеві ресурси будівельних матеріалів¹⁰. Колектив будівельників було набрано за принципом організаційного набору, який, фактично, здійснювався структурами правлячої КП(б)У на місцевому рівні із застосуванням адміністративного ресурсу.

Відбудова підприємств союзного підпорядкування здійснювалась із максимальним залученням місцевих ресурсів доволі успішно. Слід відзначити, що Херсонська область, на відміну від Запорізької й Дніпропетровської, мала доволі обмежені місцеві можливості для соціально-економічного розвитку, зокрема і енергетичні та трудові. Від 1 жовтня 1947 р. будівництво Херсонського нафтопереробного заводу було переведено у розряд понадлімітного і на нього на 1948 р. Міністерством нафтової промисловості південних і західних районів СРСР було виділено 10 млн. карбованців. Проте їх уже в січні цього ж року було знято і залишено лише 500 тис. карбованців. Із цим питанням звертався Перший секретар Херсонського обкому А. Федоров до Ради Міністрів СРСР і до Першого Секретаря ЦК КП(б)У М. Хрущова за підтримкою. Рішенням Ради Міністрів СРСР на відбудову Херсонського нафтопереробного заводу було виділено на 1948 р. 3,7 млн. карбованців¹¹. Даний епізод є характерним прикладом лобіювання партійними керівниками обласного рівня, які фактично уособлювали владу на місцях, на території областей, котрі перебували в їхньому підпорядкуванні, підприємств, у тому числі й союзного підпорядкування.

У контексті аналізу передумов передачі Криму до складу УРСР у 1954 р. і соціально-економічного розвитку півострова особливу вагу слід звернути на розвиток Херсонської області УРСР, яка ставала базою для забезпечення умов піднесення економіки й соціальної сфери Кримського півострова. Заселення і соціально-економічний розвиток Херсонської області для СРСР

¹⁰ Секретарю Центрального Комітета КП(б)У товарищу Хрущеву Н. С. (від – П. С.) Секретаря Херсонського обкома КП(б)У А. Федорова. 31.I.1948 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5132. – Арк. 4.

¹¹ Секретарю ЦК КП(б)У товарищу Хрущеву Н. С. Докладная записка по письму секретаря Херсонського обкома КП(б)У тов. Федорова (від – П. С.) Зам. Секретаря ЦК КП(б)У нефтяной промышленности Т. Гонты. 11.VI.1948 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5132. – Арк. 7.

після Другої світової війни мав велике значення як регіону із перспективами аграрного розвитку. Цю область в УРСР було утворено в 1944 р. і, фактично, таким чином було закладено адміністративні підвалини для формування окремого економічного району із своєю регіональною специфікою. В Херсонській області у перші роки після завершення війни було заплановано відродження і соціально-економічний розвиток на базі сільського господарства. Реалізація таких планів була відображена в доповідній записці на ім'я Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Кагановича від голови виконавчого комітету Херсонської обласної ради депутатів трудящих Ф. Пасенченко і Першого секретаря Херсонського обкому КП(б)У А. Федорова з наголосом на необхідності здійснення робіт по меліорації й механізації сільського господарства області¹². Неодноразово відзначалося, що природно-кліматичні умови для ведення сільського господарства в Херсонській області і у північних районах Криму є подібними і, відповідно, питання по створенню умов для його відродження в Криму і в Херсонській області має розглядатися комплексно¹³. Особлива увага також приділялась питанню сільськогосподарського будівництва у Херсонській області, що мало створити умови для кадрового забезпечення цієї галузі. Так обласне управління сільського господарства на 1947 р. запланувало будівництво 2300 житлових будинків, 899 господарських будов колгоспів, 151 підприємство по виробництву будівельних матеріалів і 22 столярні майстерні. Управління у справах сільського і колгоспного будівництва при Раді Міністрів УРСР затвердило на 1947 р. по Херсонській області будівництво житлових будинків і господарських будов у представлених обласним управлінням обсягах, але збільшило до 156 кількість об'єктів – підприємств по виробництву будівельних матеріалів і до 55 об'єктів – столярних майстерень¹⁴. Ці дані говорять про праг-

¹² Секретарю ЦК КП(б)У Кагановичу Л. М. Докладная записка (від – П. С.) Председателя исполкома Херсонского облсовета депутатов трудящихся Ф. Пасенченка, Секретаря Херсонского обкома КП(б)У А. Федорова // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 4799. – Арк. 54-55.

¹³ Стенограмма совещания секретарей обкомов КП(б) Украины. 13-14 сентября 1948 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5212. – Арк. 38.

¹⁴ Справка о планах сельского и колхозного строительства на 1947 год по Кировоградской и Херсонской областям // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3991. – Арк. 1.

нення надалі нарощувати виробництво будівельних матеріалів у Херсонській області й на рівні республіканського уряду УРСР, причому слід особливо відзначити збільшення плану будівництва столярних майстерень в області, оскільки сировина для них мала завозитися із інших областей УРСР – Чернігівської та Рівненської¹⁵. Тобто, плани розбудови сіл і сільського господарства передбачалися на далеку перспективу. А за даними Інформації про хід будівництва житлових будинків колгоспників і селян по Українській РСР на кінець 1947 р. було завершено переселення із землянок в будинки усіх сімей колгоспників і селян в Одеській, Миколаївській, Тернопільській і Херсонській областях¹⁶. Проте, у протоколі засідання бюро Херсонського обкому КП(б)У 13 січня 1948 р. відзначалося, що планом на 1947 р. будівництва для села передбачено будівництво 3526 об'єктів (дещо менше, ніж було затверджено Управлінням колгоспного і сільського будівництва при Раді Міністрів УРСР), але побудовано було із них лише 2840 об'єктів, тобто лише 80%. Із них житлові будинки складали 1546 або 67% від плану, а виробничі об'єкти 1094 або 120% від плану¹⁷. За такими даними слід зробити висновок про значно більшу увагу обласного управління сільського господарства і партійного керівництва в області до розбудови саме виробничих об'єктів в краї, оскільки по всіх інших видах об'єктів відзначалося невиконання плану. Керівництво області мало зобов'язання по забезпеченню умов для виконання виробничих планів і за зрив у їх виконанні накладалися республіканським і союзним керівництвом важкі стягнення, особливо у пізньосталінський період, коли здійснювалась політика відбудови. Проте на наступний 1948 р. було запланова-

¹⁵ Выписка из протокола № 184 п 23 заседания бюро Херсонского обкома КП(б)У 13 января 1948 г. «О планах сельского и колхозного строительства в области на 1948 г.» // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5149. – Арк. 3.

¹⁶ (В – П. С.) ЦК КП(б)У Заведующему отделом партийной информации Поздняк И. И. (від – П. С.) Зам. начальника управления по проверке партийных органов ЦК КП(б)У Е. Бабенко. 19 декабря 1947 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 4723. – Арк. 49.

¹⁷ Выписка из протокола № 184 п 23 заседания бюро Херсонского обкома КП(б)У 13 января 1948 г. «О планах сельского и колхозного строительства в области на 1948 г.» // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5149. – Арк. 1.

но значні обсяги будівництва як житлового і соціально-культурного, так і виробничих об'єктів, а особлива увага приділялась розвитку місцевої промисловості будівельних матеріалів¹⁸.

Отже, в умовах вертикально інтегрованої командно-адміністративної системи управління соціально-економічним розвитком пізньосталінського періоду найбільші перспективи для розвитку залишалися для регіонів, у яких були розташовані у великій концентрації підприємства союзного підпорядкування. Проте в Херсонській області активно проводилась політика сприяння розвитку сільського господарства і забезпечення умов заселення регіону трудовими ресурсами. Відповідно, таким чином закладалися умови для розвитку місцевої промисловості й механізми мобілізації місцевих ресурсів й ефективного управління соціально-економічною політикою на регіональному рівні. Це створювало передумови формування своєрідної регіональної бази для соціально-економічного розвитку Криму й політичні передумови його інтеграції із УРСР.

¹⁸ Выписка из протокола № 186 п 25 заседания бюро Херсонского обкома КП(б)У 23 января 1948 г. «Об итогах работы предприятий области, производящих стройматериалы за 1947 год и плане производства на 1948 год» // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5149. – Арк. 7.

1.1. Стан висвітлення проблеми єднання Криму з Україною

Соціально-економічна інтеграція Криму із Україною не становила серйозного наукового інтересу як самостійна наукова проблема. Здебільшого вона висвітлювалась науковцями або в загальному контексті відбудови економіки і соціальної сфери в СРСР після завершення Другої світової війни, або на публіцистично-пропагандистському рівні. Проте нині настав час висвітлити інтеграцію Криму із Україною у період до передачі півострова до складу УРСР у 1954 р. комплексно, аналізуючи численні факти, управлінські рішення, статистичні дані. У ході такого дослідження буде змога виявити основні чинники соціально-економічного розвитку півострова, основні стимули для його економічного процвітання. Проблематика відбудови економіки в цілому і південних регіонів УРСР та Криму зокрема висвітлювалися здебільшого радянською історіографією. У цих дослідженнях питання соціально-економічної інтеграції Криму із Україною висвітлюється вкрай фрагментарно, оскільки його конкретне і всебічне висвітлення в радянський період суперечило радянській ідеології. Слід було підкреслювати глибоко інтегровані й нерозривні зв'язки між усіма республіками Радянського Союзу.

Доволі важливим документом, який мав закладати принципи історичних досліджень та визначати їх методологію, було «Рішення об'єднаної наукової сесії відділення історії й філософії і Кримського філіалу Академії Наук СРСР із питань історії Криму», яке було опубліковано у 1952 р. Цим документом було задано директиви усім науковим установам і науковцям щодо визначення тематики їхніх досліджень, зокрема і на предмет актуальності. Так, слід відзначити директивний характер визначення завдання надати особливої уваги дослідженню військово-історичних і археологічних пам'яток на трасі Північно-Кримського каналу, а також окремим завданням було винесено написання історії будівництва Північно-

Кримського каналу¹⁹. Дані директивні завдання, вочевидь, мали на меті створення міфу навколо цього масштабного будівництва. Згідно із пропагандистськими виданнями цього періоду, присвяченими будівництву Каховської ГЕС і Південно-Українського й Північно-Кримського каналів, це мало бути масштабне перетворення природних умов заради розвитку господарства у регіоні. Тому, не зважаючи на значні обструкції адміністративного характеру, які виникли у 1952 р. із-за ініціативи перегляду схеми зрошування і доцільності будівництва Південно-Українського каналу, на шляху будівництва Північно-Кримського каналу, директива написання історії будівництва каналу була в силі. При цьому, будівництво Північно-Кримського каналу відбувалося на той час надто слабкими темпами, в тому числі із-за його фінансування. Фактично, партійним завданням було «творити історію» із будівництва системи зрошування. Водночас, директивними положеннями «Рішення» було передбачено організацію роботи із написання «справжньої історії Криму» й показати її нерозривний зв'язок із історією російського народу²⁰. Тобто, на цей час, не зважаючи на вирішальну участь українського народу в організації та здійсненні робіт у процесі реалізації проекту по будівництву каналів, головна ідеологічна установка передбачала застосувати наукову методологію на створення міфу зв'язку Криму із російським народом.

Проблематика формування єдиного господарського комплексу України і Криму доволі змістовно на багатому фактологічному матеріалі розвивається у роботах неісторичного спрямування, проте які стосуються розвитку галузей економіки півострова у досліджуваній період. Основним фактором пожвавлення соціально-економічного життя півострова після Другої світової війни було визначено сільське господарство. Для Криму найбільш пріоритетною галуззю було виноградарство і історичні аспекти розвитку виноградарства у Криму розкрито в роботах П. Болгарєва. Цей дослідник був професором Кримського сільськогосподарського інституту імені

¹⁹Решение объединенной научной сессии отделения истории и философии и Крымского филиала Академии наук СССР по вопросам истории Крыма. – Симферополь: Крымиздат, 1952. – С. 5.

²⁰Там само. – С. 4.

М. І. Калініна й писав свої роботи на тематику техніки виноградарства саме на Кримському півострові. Слід відзначити, що він був сучасником масштабних перетворень у соціально-економічному житті Криму, які розгорнулися після передачі півострова до складу УРСР у 1954 р., а також активно займався дослідницькою роботою в галузі культивування винограду у Криму до передачі півострова. Тому вартими уваги є роботи П. Болгарєва, які було опубліковано до передачі Кримського півострова до складу УРСР²¹ і після²², оскільки вони дають певні можливості для порівняння результатів цієї події для розвитку ключової галузі господарства. Зокрема, робота П. Болгарєва «Виноградарство», яка була видана у 1960 р., вже у передмові розкриває основну тенденцію в політиці керівництва СРСР, котра відображалась на розвитку виноградарства у Криму. Це було прагнення наростити обсяги виробництва вина і цей алкогольний продукт мав потіснити споживання горілки. Так, у роботі П. Болгарєва було вказано, що до кінця семирічки, тобто до 1965 р., мало бути збільшено виробництво винограду не менше як у 4 рази порівняно із 1958 р. і по УРСР мало бути висаджено 340 тис. га виноградників. Далі у нашому дослідженні буде вказано, які кількісні та якісні зміни відбулися у розвитку виноградарства в Криму протягом 1954 р., року передачі півострова до складу УРСР, і цими змінами було лише започатковано ті результати, від яких на 1959 р. мали розпочатися вказані П. Болгарєвим зміни у галузі виноградарства. Значні перспективи виноградарства у цій роботі пов'язувалися із розвитком культивування сортів винограду, призначених для вивезення до крупних міст і промислових центрів. І як ключову передумову для розвитку виноградарства П. Болгарєв визначав розвинуту транспортну систему півострова. Зокрема, він прямо вказував, що найбільш перспективними для розвитку виноградного господарства були ті регіони, де була близькість до траси Москва-Сімферополь і по її ходу мало бути висаджено до 10 тис. га²³. Проблематику, пов'язану із будівництвом цієї траси та її еко-

²¹Болгарєв П. Виноградарство Крыма. – Симферополь: Крымиздат, 1951. – 516 с.

²²Болгарєв П. Виноградарство. – Симферополь: Крымиздат, 1960. – 574 с.

²³Там само. – С. 4.

номічним і політичним значенням, буде розкрито в нашій праці, але вже вказівка провідного фахівця у сфері виноградарства в Криму на значення цієї траси для розвитку виноградарства на півострові як основної галузі сільського господарства дає зрозуміти її політичне значення і вагу внеску України у забезпечення умов для розвитку Криму. У роботі «Виноградарство» 1960 р. П. Болгарев доволі значну увагу приділяє проблемі зрошування площ, призначених для виноградарства, а, отже, його робота відображає якісні зміни в господарському житті півострова, пов'язані із його соціально-економічною інтеграцією із Україною. У роботі П. Болгарєва «Виноградарство Криму», яку було опубліковано у 1951 р., тобто до передачі Криму в склад УРСР, головними передумовами розвитку виноградарства на Кримському півострові визначено зростання матеріального добробуту суспільства (доволі стандартне твердження для того періоду), а також плани гідробудівництва, Каховської ГЕС, Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування південних районів України і північних районів Криму²⁴. Отже, можна чітко простежити визначені у цих двох працях технічного змісту, написаних у різних для Криму технологічних і соціально-економічних умовах, домінування двох ключових факторів, які визначили передумови розвитку сільського господарства півострова – системи зрошування і транспортної логістики. Проблематика внеску українського народу в реалізацію цих двох факторів у життя буде розкрито в нашій роботі у подальшому.

Продовжує висвітлення значення для розвитку основної галузі економіки Криму – сільського господарства і його провідних на півострові галузей – виноградарства, садівництва і ягідництва робота В. Ком'яхова, на час її написання – Першого Секретаря Кримського обкому КПУ. Ця робота мала офіційний і програмний характер і, власне, ця її тональність доволі рельєфно та яскраво показувала якісні зміни у виноградарстві, садівництві та ягідництві Криму, які відбулися під впливом інтеграції півострова із Україною. Сам факт демонстрації як основних галузей кримської економіки саме вино-

²⁴ Болгарев П. Виноградарство Крыма. – Симферополь: Крымиздат, 1951. – С. 3-4.

градарства, садівництва й ягідництва є свідченням того, що основою соціально-економічного розвитку Криму було піднесення цих галузей. Про фактори, котрі обумовили це піднесення на час публікації роботи В. Ком'яхова, вже було відзначено у згаданих тут роботах Болгарєва і буде в подальшому розкрито у нашій праці. В. Ком'яховим було згадано про урожайність винограду в 1940 р., яка складала 54 цнт. із га, а у 1955 р. вже складала 25 цнт. із га²⁵. Слід відразу зазначити, що до початку Другої світової війни на території Криму веденням виноградарства й садівництва займалися здебільшого представники корінних народів півострова (татари, болгар), яких було депортовано 1944 р. Водночас у своїй роботі В. Ком'яхов згадав про умови Криму для розвитку сільського господарства, а саме рельєф півострова і його родючість, потребу для культивування багаторічних посадок у значній чисельності робочих рук й тривалому періоді для набуття досвіду культивування таких насаджень. На той час як В. Ком'яхов, фактично звітував про успіхи в розвитку виноградарства і садівництва в Криму, ці проблеми було вже практично вирішено, але напередодні передачі Криму до складу УРСР вони стояли на заваді розвитку півострова. Отже, фактично, якщо брати для порівняння інформацію у праці В. Ком'яхова і висловлювання представників партійного і урядового керівництва на рубежі 1950-х рр. щодо ситуації в Криму, а також статистичні дані, то можна помітити яким чином соціально-економічна інтеграція Криму із Україною визначила долю півострова й заклала передумови до результатів, про які звітував у своїй роботі В. Ком'яхов.

Водночас слід виділити як окрему групу дослідження радянського періоду тих науковців, у яких обґрунтовувалися плани радянського керівництва. Ці роботи не можуть вважатися у чистому вигляді джерелами, а також не є й безпосередньо дослідженнями, оскільки вони виконували ідеологічну функцію-зробити історією сучасність. До таких робіт, зокрема, належать присвячені будівництву Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Серед них слід відзначити роботи начальника Головного управління «Укрводбуд»

²⁵Ком'яхов В. Сады и виноградники-богатство Крыма. – М.: Сельхозгиз, 1959. – С. 5.

Міністерства бавовництва СРСР, яке здійснювало будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, А. Бочкіна, також роботу Г. Сухомела і С. Алпатьєва, Зарубаєва та ряду інших. Ці автори не були істориками, вони були представниками технічних та економічних наук, проте їхні роботи містять доволі детальний аналіз соціально-економічних, природно-кліматичних та політичних передумов реалізації масштабних проектів повоєнного періоду. У зазначених роботах відзначалося, що будівництво системи зрошування мало своєю метою кардинальну реконструкцію сільського господарства регіону південної України, згадуючи конкретні області Херсонську, Запорізьку та Миколаївську²⁶. У подальшому згадувалося, що реалізація проекту будівництва на території як України, так і Криму закладала підвалини і для розвитку сільського господарства у тому числі й у Криму, причому, у контексті зазначення щодо реалізації подібних проектів зрошування у інших республіках СРСР. Відразу слід зазначити, що у роботах, які публікуватися у той час в Україні, мова йшла лише про аналіз результатів реалізації проекту на території УРСР (у той час іще без Кримської області). Це дає підстави зробити висновок, що радянським керівництвом не допускалося вихід за межі територіальної компетенції установами республіки, зокрема, науково-пошуковими і проектними. Виданнями, які було опубліковано у Ленінграді (нині Санкт-Петербург) вже було здійснено аналіз реалізації проекту будівництва системи зрошування вже на території й УРСР і Криму²⁷. У дослідженні Г. Сухомела проведено аналіз перспектив розвитку ряду галузей рослинництва у південних районах УРСР і в північному Криму, зокрема, рисосіяння²⁸. Ця галузь розглядалась як перспективна в УРСР профільним відділом ЦК КП(б)У й розрахунки у 1947 р. було представлено

²⁶ Сухомел Г., Алпатьев С. Каховська гідроелектростанція, Південно-Український і Північно-Кримський канали – великі будови комунізму. – К.: Видавництво академії наук Української РСР, 1951. – С. 3, 6.

²⁷ Зарубаев Н. Великие преобразования на юге Украины и в северном Крыму. – Ленинград: Ленинградское газетно-журнальное и книжное издательство, 1952. – 106 с.

²⁸ Сухомел Г., Алпатьев С. Каховська гідроелектростанція, Південно-Український і Північно-Кримський канали – великі будови комунізму. – К.: Видавництво академії наук Української РСР, 1951. – С. 8-9.

Першому Секретареві ЦК КП(б)У Л. Кагановичу²⁹. Велике значення для відродження тваринництва мало вирощування трав, а також для покращення технологій рослинництва проводилась у цей період кампанія по посадці лісосмуг. Перспективи цих кампаній в умовах, які планувалося закласти у південних районах УРСР, визначалися Г. Сухомелом як доволі оптимістичні і після передачі Криму до складу УРСР. Кампанія із посадки лісосмуг активно здійснювалась на території півострова. Видання Зарубаєва, опубліковане у 1952 р., містить пафос, який був характерний для сталінської епохи. Проте у ньому добре відображено плани СРСР щодо масштабного господарського освоєння територій у степовій зоні півдня України і північних районів Криму. Зокрема, йшлося про господарське освоєння і заселення цього регіону як цілісного господарського комплексу на відповідній ландшафту територіальній основі. Відзначено, що зрошування мало дати можливість отримувати стійкі врожаї, а побудована Каховська ГЕС забезпечити електрифікацію сільського господарства регіону. Стійкі врожаї мали дати змогу розвивати високопродуктивне скотарство і у регіоні на цій базі мали з'явитися міста і промислові підприємства³⁰. Тобто, було викладено бачення радянського керівництва щодо заселення й освоєння територій, які були придатними для високопродуктивного сільського господарства із майбутнім розвитком промисловості. Подібний принцип намагалися застосувати і в Криму після його передачі до складу УРСР, коли сільське господарство мало закласти підвалини для розвитку міст, проте процеси відбувалися за висновками дослідників дещо інакше. Як зазначав В. Пашеня, відродження сільського господарства Криму вдалося забезпечити тільки до 1975 р. У своєму дослідженні Зарубаєв здійснює аналіз природно-кліматичних умов, які були характерними для зони будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та Каховської ГЕС, відзначаючи

²⁹Секретарю ЦК КП(б)У товарищу Кагановичу Л. М. (від – П. С.) Зам. Зав. селъхозотделом ЦК КП(б)У Шевченко. 20.IX.1947 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4783. – Арк. 139-140.

³⁰Зарубаев Н. Великие преобразования на юге Украины и в северном Крыму. – Ленинград: Ленинградское газетно-журнальное и книжное издательство, 1952. – С. 5.

можливості отримання високих врожаїв, проте найголовнішою проблемою на заваді цьому він відзначав солончаки. У Криму ж, відзначено автором, для збирання й використання води була необхідність у створенні водосховищ, проте і їх будівництво не могло забезпечити умов для результатів від сільського господарства, які очікувалися радянським керівництвом. Тобто, дане масштабне гідробудівництво було обумовленим потребами швидкого отримання результатів від господарського освоєння придатних для цього територій. Окремо відзначено ситуацію із забезпеченням водними ресурсами Керченського півострова, на якому немає жодної річки і для потреб сільського господарства і промисловості у цьому регіоні була необхідність доставляти воду за 20-30 км.³¹ В цілому, дана робота є цінним джерелом для отримання інформації про стан господарства і ступінь господарського освоєння територій півдня України і північного Криму. Зарубаєв у своїй книзі висловив стратегічні плани щодо використання Дніпра як транспортної водної магістралі, яка мала би з'єднати Балтійське море із Доном і Волгою³². Подібні проекти розроблялися Академією наук СРСР і УРСР, проте їх не було втілено в життя, але спробу реалізувати водний транспортний коридор від Дніпра і до Дону було передбачено проектом будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Такі плани були пов'язані із проектами забезпечення більш повного використання транспортного потенціалу річок на території УРСР й проектами щодо прив'язки залізниць до річок з метою максимального переміщення обсягів вантажоперевезень на водні ресурси³³. Ці ресурси давали більшу вантажопідйомність й пропускну здатність, ніж залізниці. Фактично такі роботи ідеологічно-пропагандистського характеру можуть служити доволі цінним джерелом для з'ясування стартових умов для південних районів України і Криму в процесі формування цілісного господарського комплексу на їх основі.

³¹ Там само. – С. 12.

³² Там само. – С. 25.

³³ О мероприятиях по увеличению объема смешанных железнодорожно-водных перевозок и дальнейшему переключению перевозок грузов с железных дорог на водный транспорт в украинской ССР (на 1950 г. – П. С.) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 6187. – Арк. 140.

Окремо слід відзначити роботи технічного спрямування, які присвячено проблематиці розвитку енергетики в Україні, зокрема і у Подніпров'ї, в південних районах України та у Криму. Так у роботі Г. Гінко «Гідроенергетичні багатства СРСР. Їх вивчення й використання» здійснено аналіз гідроенергетичних ресурсів, які мав Дніпро, зокрема, і тих, які вже експлуатувалися на той час і які була можливість залучити до використання. Відзначено важливість значення Дніпра за його меліоративним, транспортним й енергетичним використанням, акцентувавши пріоритетність саме енергетичного³⁴. Також привертає увагу здійснений Г. Гінко аналіз водноенергетичного потенціалу річок Кримського півострова, а саме Салгіра, Альми та Качі. Відзначено гідробудівельні роботи на найбільшій річці Криму Салгір, які здійснювалися у рамках будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Г. Гінко зазначає зрошування водами Салгіра 3 тис. га земель, спорудження на цій річці водосховищ. Водночас, відзначається ключове значення у забезпеченні зрошування Криму будівництва каналу Дніпро-Крим³⁵. Незважаючи на фактичну зупинку будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів ще у 1952 р., в роботі «Гідроенергетика і комплексне використання водних ресурсів СРСР», присвяченій аналізу процесу і перспектив розвитку енергетики в СРСР, було відмічено комплексне значення Каховської ГЕС, яку було введено в експлуатацію в 1956 р., як у забезпеченні енергетичного балансу регіону Подніпров'я і південних районів УРСР, так і в забезпеченні зрошування площі 1500 тис. га на півдні України і в північному Криму³⁶. У цій же роботі відзначено логістичне значення Дніпра і гідробудівельних проектів у Подніпров'ї, в тому числі для сполучення у перспективі Чорного і Балтійського морів³⁷.

³⁴ Гинко С. Гидроэнергетические богатства СССР. Их изучение и использование. – Ленинград: Гидрометеорологическое издательство, 1955. – С. 52-53.

³⁵ Там само. – С. 56-57.

³⁶ Гидроэнергетика и комплексное использование водных ресурсов СССР / Под. общ. ред. П. Непорожного. – М.: Издательство «Энергия», 1970. – С. 36.

³⁷ Там само. – С. 47.

Дещо інший характер має видання роботи начальника «Укрводбуду» «Біля витоків великого будівництва» А. Бочкіна. Ця робота розкриває масштаби мобілізації ресурсів для здійснення грандіозного плану будівництва³⁸. У дослідженні викладено коротку історію й особистий досвід А. Бочкіна у будівництві подібних об'єктів. Фактично відбувалося перенесення цього досвіду з інших регіонів СРСР в Україну і Крим. В автобіографічній праці, яку було опубліковано у 1978 р., у А. Бочкіна відчувається певний жаль з приводу того, що йому так і не довелося довести будівництво Південно-Українського каналу до завершення, проте він висловлював гордість із того, що в ході початкового етапу реалізації цього проекту було побудовану велику кількість житла для робітничих поселень та соціальну й транспортну інфраструктуру³⁹.

Соціально-економічна ситуація в Криму після завершення Другої світової війни й процес відновлення господарського комплексу півострова всебічно розглядається в роботі М. Максименка «Місцеві ради Криму у післявоєнний період 1945-1958», опублікована у 1972 р. Дане дослідження проведено на основі значного масиву фактологічних даних. Важливість та змістовність цієї роботи слід відзначити у тому контексті, що його було проведено із огляду на радянську політичну систему та окреслюючи механізми її функціонування. Дослідження, безумовно, виконано у рамках ідеологічного курсу в СРСР того періоду. Воно охоплює період перебування Кримського півострова до його передачі УРСР і перші чотири роки після передачі. Тому дослідження дає змогу опосередковано оцінити результати акту передачі півострова до складу України. Цікавою у дослідженні М. Максименка є оцінка якісного складу місцевих рад і їх партійного складу. У подальшому дослідженні нами буде здійснено аналіз практичних механізмів ролі правлячої в СРСР партії у державному управлінні і тому, на думку автора, важливими є дані щодо складу місцевих рад та їх партійного

³⁸Бочкин А. У истоков великой стройки (записки строителя). – Симферополь: Крымиздат, 1951. – С. 3-4.

³⁹Бочкин А. С водой как с огнем (рассказ гидростроителя). – М.: Издательство «Советская Россия», 1978. – с.

складу та можливостей правлячої партії здійснювати вплив на роботу органів влади і управління й соціально-економічну сферу. Власне, інтеграція Криму до економічної й політичної системи України відбувалась, з огляду на особливості радянської радянської системи, відбувалась на основі взаємної інтеграції структур правлячої партії. М. Максименко у своєму дослідженні відзначає, що основним завданням радянських органів влади у перші роки після завершення війни в Криму була допомога населенню, а, по-друге, відновлення господарства⁴⁰. Із дослідження фактично випливає ситуація у Криму, яка характеризувалась більшими потребами півострова у наданні йому підтримки й дотацій. Хоча, в цілому, у радянській традиції, ситуація у Криму після війни подавалась як критична в результаті наслідків війни при повному замовчуванні проведених депортацій корінних народів у 1944 р. Водночас М. Максименко відзначає, що Крим мав велику потребу в мобілізації ресурсів ряду міністерств, а також направленні до півострова великої чисельності спеціалістів⁴¹. У роботі звертає на себе увагу наведена цифра асигнованих радянським урядом витрат на відновлення господарства Криму протягом повоєнної п'ятирічки, яка складала 2886,6 млн. карбованців (у цінах 1955 р.)⁴². Ця сума є доволі красномовною у порівнянні її із бюджетними асигнуваннями для різних регіонів УРСР і РРФСР у цей самий період. Фактично Кримський півострів потребував значних вкладень, але ефективність цих вкладень потребує окремого дослідження. Аналіз відбудови економіки Криму на потужній фактологічній базі, здійснений на фактичному матеріалі, відкриває основні галузі, у які вкладалися ресурси, спрямовані Союзним урядом на Крим при відбудові господарства. Основні вкладення здійснювалися у відновлення металургії, машинобудування і хімічну промисловість⁴³. При цьому найбільш ефективними були вкладення у ті галузі промисловості Криму, відповідно до даних, наданих М. Максименком, котрі не потребували великих капіталовкладень й

⁴⁰Местные советы Крыма в послевоенный период. 1945-1958. – К.: Издательство «Наукова думка», 1972. – С. 20.

⁴¹Там само. – С. 34.

⁴²Там само. – С. 40.

⁴³Там само. – С. 43-44.

мали змогу дати швидку віддачу, при тому, що галузі важкої промисловості могли розраховувати на більшу увагу загальносоюзного уряду, у тому числі й фінансову. Важливим для аналізу є проміжний висновок М. Масименка про те, що на 1951 р. усі галузі промисловості Криму досягнули довоєнного рівня розвитку, за винятком харчової⁴⁴. Цей проміжний висновок, а також цифри, якими його підтверджено, дає підстави аналізувати, наскільки економічно ефективним було розвивати всі галузі промисловості Криму і яким приділялась увага. Зокрема, слід звернути увагу наскільки знаходила застосування продукція, яка вироблялась саме у Криму галузями, котрі набули найбільшого обсягу виробництва, наскільки розвиток логістичної мережі у Криму і сполучення пістрова із материковою частиною СРСР давали змогу ефективно реалізувати продукцію підприємств півострова. Водночас варто звернути увагу на слабкий розвиток харчової промисловості Криму, що відзначено М. Максименком, адже для цього були численні передумови. Доволі важливим є те, що автором відзначено прив'язку до комбінату «Азовсталь» на території материкової частини України, який став потужною базою південної металургії⁴⁵. Ці дані вказують на прагнення використовувати для металургійного виробництва найбільш доступні ресурси, а тому металургійна база Криму була основою для поживлення соціально-економічного життя Кримського півострова завдяки інтеграції у потужну металіргійну базу України. Власне галузі промисловості Криму, за даними М. Максименка у другій п'ятирічці, які, за винятком промисловості виробництва будівельних матеріалів, були прив'язані до розвитку металургії й машинобудування на материковій частині України. Тому праця М. Максименка дає доволі багатий фактологічний матеріал для розуміння логіки відновлення економіки Криму у цілісному господарському комплексі із промисловістю України. Проте слід відзначити, що господарська інтеграція промисловості Криму із українською не могла бути на тривалий період основою для соціально-економічного відродження й піднесення в Криму. Водночас слід відзначити наведенні у роботі дані про піднесення у розвитку легкої й

⁴⁴ Там само. – С. 61.

⁴⁵ Там само. – С. 65.

харчової промисловості, яке відбувається після входження Криму до складу УРСР⁴⁶. Вочевидь, для розвитку саме цих галузей на півострові склалися передумови із прискоренням процесу його економічної інтеграції із Україною. Зазначено також про дуже високі темпи зростання обсягів виробництва в Криму після включення півострова до складу УРСР, проте відзначимо, що темпи зростання важкої промисловості були втричі вищими, ніж легкої⁴⁷. Ці дані відзначали загальносоюзну тенденцію соціально-економічного розвитку, яка характеризувалась розбудовою у першу чергу важкої промисловості, а потім на її основі мала будуватися легка і харчова промисловість. Даний підхід добре ілюструє ситуація із плануванням у 1954 р., після передачі Криму до складу УРСР, урядом СРСР капітальних вкладень по Криму. Урядом СРСР у 1954 р. було виключено із переліку капітального фінансування ряд підприємств легкої промисловості по Кримській області⁴⁸. Фактично, розвиток легкої промисловості й підприємств по виробництву товарів широкого вжитку для Криму у цей період не був у пріоритеті для Союзного уряду, а уряд УРСР був зосереджений на розвитку сільського господарства і рекреаційної сфери, на що вказують дані документів ЦК КПУ⁴⁹. Крім того, в роботі М. Максименка відзначено справжній житловий бум у Криму після його переходу до складу УРСР. Для цього були об'єктивні передумови, оскільки ЦК КПУ та Рада Міністрів УРСР забезпечили виконання ряду нормативних актів, якими було встановлено плани відродження соціальної сфери півострова, а також відбудови міст. Так, зокрема, республіканським урядом УРСР активно лобіювалося надання підтримки із союзного бюджету капітальних вкладень для створення системи водопроводів й каналізації для

⁴⁶Там само. – С. 70-72.

⁴⁷Там само. – С. 84.

⁴⁸(В – П. С.) Совет Министров УССР тов. Кальченко Н., ЦК КПУ тов. Подгорному Н. (від – П. С.) Дудина Ю. Принято по ВЧ. 17.VIII.1954 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3725. – Арк. 104-105.

⁴⁹Справка о ходе выполнения постановления Совета Министров УССР и ЦК КП Украины №1261 от 26 августа 1954 года «О мерах по дальнейшему развитию сельского хозяйства, городов и курортов Крымской области». Секретарь Крымского обкома КП Украины Д. Полянский. 24/XII. 1954. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3843. – Арк. 57-60 а.

міст Криму⁵⁰, а також керівництвом УРСР активно лобіювалося на рівні ЦК КПРС і Ради Міністрів СРСР питання відбудови Севастополя. Дані щодо житлового будівництва у Криму, наведені у роботі М. Максименка, дають доволі цікавий матеріал для аналізу, зокрема, за роки п'ятої п'ятирічки було збудовано 290,3 тис. м² житлової площі, а протягом 1956-1958 рр. – 385,9 тис. м² житлової площі⁵¹. Ці дані доволі цікаві для порівняння із тим, що було в наявності із житлової площі на час передачі півострова до складу УРСР, тобто, на 1954 р.

Розвиток сільського господарства також проаналізовано в роботі М. Максименка на основі потужного фактичного матеріалу. Зокрема, слід звернути увагу на аналіз такої передумови розвитку цієї галузі як забезпечення достатньої щільності населення у сільській місцевості. Відзначено, що переселенська політика радянської влади охоплювала ті регіони Радянського Союзу, в яких у результаті війни відбулося найбільше скорочення населення. Серед таких регіонів автором виділено на території нинішньої України Крим, Херсонську й Миколаївську області⁵². Варто зауважити, що радикальнее зменшення населення південних областей України в умовах війни відбулося у результаті складних умов для ведення в них господарства. У подальшому переселенську політику в південні області України нами буде розглянуто більш детально. В контексті аналізу дослідження М. Максименка слід відзначити, що на основі викладеної ним концепції організації переселенської кампанії в малозаселені регіони, фактично означено єдиний підхід радянського уряду до вирішення питання господарського освоєння Криму і південних районів УРСР. Тобто, вже у ході вироблення єдиної демо-

⁵⁰Проект постанови Ради Міністрів СРСР та ЦК КПРС «Про заходи щодо покращення водопостачання, каналізації та благоустрою курортних міст Кримської області Української РСР». 8 вересня 1954 р. // Крим в умовах суспільно-політичних трансформацій (1940-2015). Збірник документів і матеріалів. Друге видання. Упоряд.: О. Г. Бажан, О. В. Бажан, С. М. Блащук, Г. В. Боряк, С. І. Власнеко, Н. В. Маковська. – К.: ТОВ «Видавництво «Кліо»», 2016. – С. 317-326.

⁵¹Местные советы Крыма в послевоенный период. 1945-1958. – К.: Издательство «Наукова думка», 1972. – С. 97.

⁵²Там само. – С. 111.

графічної політики щодо цього регіону закладалися основи для формування цілісного господарського регіону на вказаній територіальній базі.

За результатами дослідження М. Максименка відзначено складні умови розвитку сільського господарства у Криму в четвертій п'ятирічці. Водночас зазначено значне покращення умов для роботи колгоспів на півострові із проведенням у 1950 р. політики укрупнення господарств⁵³. Маємо зазначити, що така політика в УРСР розгорнулась дещо раніше, іще у 1948 р. На 1951 р. було проведено значне укрупнення колгоспів по Херсонській та Запорізькій областях⁵⁴. Тобто, фактично, на 1950 р. в Криму відбувалась реалізація політики по більш раціональній організації праці в колгоспах, яку було перед цим апробовано в Україні, а саме у областях зі схожими із Кримом даними ландшафту й кліматичними умовами. Слід зауважити, що ця політика по укрупненню колгоспів мала на меті зосередження у меншій кількості господарств більшої чисельності трудових ресурсів працездатного віку для більш ефективного їх використання на трудомісних роботах. Такі заходи було обумовлено, зокрема, і розгортанням у 1949 р. політики по розвитку бавовництва у південних районах УРСР. Проте, не зважаючи на здійснення політики по укрупненню колгоспів у Криму, ситуація із трудовими ресурсами на півострові продовжувала залишатися критичною. У подальшому її буде досліджено на основі даних, які були в розпорядженні у ЦК КПУ при передачі Кримського півострова до складу УРСР. Сам же М. Максименко відзначає суперечливі оцінки істориків щодо розвитку сільського господарства Криму до його включення у склад УРСР. Зрештою, з роботи М. Максименка, зважаючи на залучений ним багатий фактичний і статистичний матеріал, можна зробити висновок, що лише із 1955-1956 рр. в Криму відбувається від-

⁵³ Там само. – С. 141.

⁵⁴ Средние размеры колхозов по числу дворов и количеству пахотной земли // Краткий справочник об итогах хозяйственной деятельности колхозов УССР за 1950 год. Печатается в соответствии с распоряжением Совета Министров УССР №1055-р от 11 августа 1951 года. Министерство сельского хозяйства Украинской ССР. Не подлежит оглашению. – К.: Государственное издательство сельскохозяйственной литературы Украинской ССР, 1951. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2038. – Арк. 16.

чутне піднесення життєвого рівня населення. Попередньо ним відзначалося, що рівень життя сільського населення був надзвичайно низьким у Криму, оскільки не було можливостей для забезпечення матеріальної бази його піднесення. В цілому роботи М. Максименка є вагомим внеском у дослідження соціально-економічного розвитку Криму після Другої світової війни, зокрема, написана цим автором передмова до збірника документів по розвитку Криму у післявоєнний період.

Соціально-економічні зв'язки між Кримом і УРСР висвітлюються у передмові до збірника документів, автором якої був М. Максименко. Зокрема, він зазначає, що у 1944 р. до Криму було переселено із РРФСР і України 17040 сімей⁵⁵. Ці дані важливі у контексті факту переселення із півострова корінних народів. Зокрема, вказано про відновлення у перші місяці після звільнення півострова роботи 920 колгоспів, 102 радгоспів та 47 МТС. Тобто, в цей період здійснювалися доволі масштабні заходи з метою усунення економічних наслідків вилучення із економічного життя Криму представників корінних народів.

На Кримському півострові у післявоєнний період активно розвивалась металургійна промисловість, підприємства якої було сконцентровано на Керченському півострові. Розвитку цієї галузі присвячено увагу в ряді робіт, зокрема, радянського періоду Є. Ільчова «Руда та сталь»⁵⁶, С. Башаріна «Керченська руда»⁵⁷, а також цій проблематиці доволі значна увага приділяється у роботі В. Пащені «Кримська область в радянський період». Перші дві роботи висвітлюють кримську металургію у більш популяризаторській формі, а тому критику методологічного підходу їх авторів до цієї доволі важливої проблематики здійснити неможливо. Проте сам факт видання таких робіт, якими висвітлювались галузі економіки Криму, котрі у повоєнний період мали доволі сумнівні перспективи свого розвитку через логістичні проблеми й труднощі із забезпеченням

⁵⁵Максименко М. Предисловие // Социалистическое народное хозяйство Крымской области (1945-1970 гг.). Сборник документов и материалов. – Симферополь: Издательство «Таврия», 1980. – С. 3.

⁵⁶Ильчев Е. Руда и сталь. – Симферополь: Крымиздат, 1950. – 47 с.

⁵⁷Башарин С. Керченская руда (Из истории Камышбурунского железорудного комбината). – Симферополь: Крымиздат, 1960. – 104 с.

сировиною, паливом та прісною водою, показують наскільки у радянський період був заідеологізований підхід до питання соціально-економічного розвитку Кримського півострова. Питання забезпечення промисловості Керченського півострова прісною водою планувалося вирішити в результаті будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. На початку 1960-х рр. було актуалізовано питання будівництва Північно-Кримського іригаційного каналу, а тому й розвиток кримської металургії, очевидно, знову актуалізувався. У своїй роботі, яку було виконано на багатому фактичному матеріалі, В. Пащенко розкриває основні проблеми відбудови економіки Криму й, зокрема, труднощі промисловості. Так, він вказує, що вугільна база промисловості Криму до війни надавалась двома шахтами-Бушуйською і в Красному Лучі. Всі ці шахти довелося відновлювати, а, крім того, відчутною була нестача транспортних ресурсів для постачання палива на підприємства Криму⁵⁸. Збираючи численні факти, В. Пащенко окреслював проблеми у забезпеченні умов для соціально-економічного розвитку Криму. Тому матеріали, які подано в роботі В. Пащенко, дають змогу критично переосмислити висновки робіт, котрі було написано в радянський період на основі доволі потужного фактичного матеріалу із залученням великого масиву документів.

Інтеграція Криму із Україною у повоєнний період була тісно пов'язаною із розвитком транспортного сполучення півострова із материком по суходолу, тобто, із територією УРСР. Тому важливим є проаналізувати розробку проблематики розвитку транспорту в УРСР у дві п'ятирічки після завершення війни. Так, стаття В. Василішина «Розвиток і вдосконалення сітки залізниць Українського РСР» розкриває ряд особливостей у розвитку залізничного транспорту, зокрема, вказано, що у більшості фінансування на розвиток транспорту спрямовувалося саме на розвиток мережі залізниць⁵⁹. У ро-

⁵⁸ Пащенко В. Крымская область в советский период (1946-1991 гг.): Монография. – Симферополь: ДИАИПИ, 2008. – С. 366.

⁵⁹ Василішин В. Розвиток і вдосконалення сітки залізниць Українського РСР // Питання розвитку усіх видів транспорту в Українській РСР / Під заг. ред. Л. Шульпіна. – К.: Державний плановий комітет Ради Міністрів Української РСР, Науково-дослідний інститут Держплану УРСР, 1972. – С. 14.

звитку залізниць після завершення Другої світової війни в південних районах УРСР вбачалась у першу чергу необхідність з огляду на військово-стратегічні аспекти, проте відзначалося також необхідність розвитку залізничної мережі зважаючи на зростання обсягів перевезень отриманих врожаїв крупними партіями. Тому розвиток сільського господарства і плани нарощування аграрного виробництва у регіоні півдня України вимагали збільшення мережі залізниць та їх пропускної здатності⁶⁰. Доволі цікавим є висвітлення логістичного значення для Криму розвитку судноплавства по Дніпру. У 1972 р. викладалися перспективи перевезень Дніпром і, зокрема, у статті згадано перевезення для будівельних підприємств Криму річковим шляхом будівельних матеріалів із підприємств на материковій території УРСР⁶¹. При цьому можемо бачити й оцінювати результати економічної інтеграції Кримського півострова із Україною, оскільки для освоєння капіталовкладень на ньому, тобто, для будівельної галузі, була необхідність постачання будівельної сировини із використанням найбільш економічно доцільного шляху - головної водної артерії України Дніпра. У цій же статті було актуалізовано питання судноплавного освоєння Північно-Кримського каналу із перспективою освоєння шляху водного сполучення Подніпров'я із Поволжям, Північним Кавказом та Азовським узбережжям⁶². Подібні проекти транспортного сполучення були актуальними вже на етапі планування і будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського у 1950 р. Таким чином, Крим завдяки соціально-економічній інтеграції із УРСР мав перспективи стати потужним транспортним хабом і саме у такому контексті півострів розглядався. В контексті

⁶⁰ Секретарю ЦК КП(б)У товаришу Хрущеву Н. С., Председателю Совета Министров товаришу Коротченко Д. С. (від – П. С.) Председателя Исполкома Херсонского облсовета депутатов трудящихся Пасенченко Ф., Секретарь Херсонского обкома КП(б)У Седов А. 17.VII.48 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5151. – Арк. 75.

⁶¹ Пилипенко В., Круглов С. Питання розвитку внутрішнього водного транспорту Української РСР // Питання розвитку усіх видів транспорту в Українській РСР / Під заг. ред. Л. Шульпіна. – К.: Державний плановий комітет Ради Міністрів Української РСР, Науково-дослідний інститут Держплану УРСР, 1972. – С. 21.

⁶² Там само. – С. 23.

розвитку пасажирських перевезень фахівцями у галузі транспорту було акцентовано вже від 1960-х рр. забезпечення надійного транспортного сполучення із Кримською санаторно-курортною зоною⁶³. Зокрема, відзначено, що цю рекреаційну зону успішно обслуговували такі види транспорту як автомобільний, залізничний та водний (по Дніпру). Фактично розбудова цих видів транспорту здійснювалась у період перших двох п'ятирічок після завершення Другої світової війни.

Процес відбудови підприємств доволі детально із численними фактологічними даними висвітлювала історична наука радянського періоду, яка мала на меті показати досягнення правлячої партії у відбудові промисловості й сільського господарства. Ці роботи складають цінність, даючи доволі багатий масив інформації щодо планів, які встановлювалися керівними органами правлячої партії, і їх реалізації. Зокрема, важливим у дослідженні процесу соціально-економічної інтеграції Криму із УРСР є дані, котрі подає радянська історіографія щодо регіонального розміщення промислових підприємств, а також регіональної спеціалізації аграрного виробництва. Так у роботі В. Юрчука й І. Кожукало «Комуністична партія на чолі всенародної боротьби за відновлення і розвиток народного господарства Радянської України (1946-1950 рр.)» подаються у регіональному розрізі дані щодо будівництва у перші роки після завершення війни підприємств по виробництву будівельних матеріалів. Зокрема згадуються й підприємства південних районів України і Криму, як заводи із виробництва шлакобетонних блоків у Запоріжжі й Керчі. Особливу увагу надано відбудові Донбасу як регіону із ключовим значенням для енергетики України і південних регіонів РРФСР⁶⁴. У нашому дослідженні буде надано увагу значенню відновлення енергетичного потенціалу Донбасу для створення пере-

⁶³ Домрачев М. Проблеми розвитку пасажирських перевезень України // Питання розвитку усіх видів транспорту в Українській РСР / Під заг. ред. Л. Шулпїна. – К.: Державний плановий комітет Ради Міністрів Української РСР, Науково-дослідний інститут Держплану УРСР, 1972. – С. 81.

⁶⁴ Юрчук В., Кожукало И. Коммунистическая партия во главе всенародной борьбы за восстановление и развитие народного хозяйства Советской Украины (1946-1950 гг.). – К.: Издательство политической литературы, 1986. – С. 77-78.

думов соціально-економічної інтеграції Криму із Україною. У роботі В. Юрчука й І. Кожукало є доволі цікава знахідка щодо протидії «шкідливим» прагненням партійних органів підмінювати собою господарські в керівництві будівництвами й виробничими процесами, що було характерним для Донбасу⁶⁵. У роки першої п'ятирічки після завершення війни дана тенденція, вочевидь, була помітною разом із зловживаннями партійними функціонерами їхнім владним становищем. Протидію тенденції до зрощування партійних та господарських інституцій, яка набула форми загальносоюзної кампанії, розкрито у роботі І. Каторгіна⁶⁶. Ця тенденція простежувалась в організації роботи по реалізації крупних проектів й у здійсненні різноманітних кампаній, які відігравали вагомую роль у інтеграційних процесах між Україною і Кримом. Принципи участі урядових органів та органів правлячої партії в УРСР у забезпеченні процесу реалізації крупних кампаній по господарському розвитку південних районів УРСР буде розкрито в цій роботі, оскільки вони мали важливе значення для створення передумов інтеграції Криму із Україною.

Ключове значення у інтеграції Криму із УРСР протягом першої та другої повоєнних п'ятирічок мав розвиток сільсько-го господарства південних регіонів України. Так відбудові сільського господарства Херсонської області присвячено четвертий випуск збірника документів «З історії соціалістичного перетворення сільського господарства на Херсонщині (1918-1958 рр.)» у якому висвітлено період 1943-1958 рр.⁶⁷ У передмові цього збірника документів наведено численні дані щодо відновлення аграрного виробництва у цьому регіоні України.

Ряд робіт радянського періоду висвітлювали процеси відновлення промисловості й сільськогосподарського виробництва на території України. У цих дослідженнях чільне місце

⁶⁵ Там само. – С. 81.

⁶⁶ Каторгин И. Борьба Коммунистической партии за восстановление и развитие народного хозяйства в послевоенные годы (1954-1953 гг.). Тема XVI. Издание второе. – М.: Издательство ВПШ и АОН при ЦК КПСС, 1960. – С. 54.

⁶⁷ Из истории социалистического преобразования сельского хозяйства на Херсонщине (1918-1958 гг.). Сборник документов и материалов. Выпуск IV. 1943-1958 гг. – Симферополь: Издательство «Таврия», 1978. – 287 с.

посідала проблематика відбудови в Україні й значна увага приділялась відбудові Донбасу, ДніпроГЕСу та інших масштабних об'єктів. Ці дослідження переслідували мету не лише наукову, а також й ідеологічно-пропагандистську, а тому вони мали своїм завданням показати відновлення масштабних об'єктів із залученням якомога менших сил та ресурсів. Відбудова енергетичної бази Подніпров'я здійснювалась завдяки мобілізації колгоспників Запорізької й Херсонської областей, а матеріали, необхідні для будівництва, мобілізувалися на території УРСР. Про це йдеться у дослідженні М. Двойнишнікова, де вказується, що для відбудови основної енергогенеруючої потуги – Дніпровської енергосистеми ДніпроГЕС – мобілізувалися колгоспники в зоні, яку мала забезпечувати ця енергосистема⁶⁸. Ці принципи організації забезпечення трудовими ресурсами кампаній масштабних будівництв по південних регіонах України активно застосовувалися і у подальшому. Перевага колгоспної системи для радянської політики полягала саме в тому, що давала змогу активно залучати дешеву робочу силу, сконцентровану в колгоспах. У роботі В. Ануфрієва «У першу повоєнну діяльність партії по зміцненню промисловості кадрами робітників у 1945-1950 рр.» велику увагу присвячено принципам та підходам радянської влади до мобілізації трудових ресурсів для здійснення грандіозних проєктів. Ці заходи здійснювалися під керівництвом органів правлячої партії в СРСР ВКП(б). Зокрема, розкрито такі підходи до забезпечення реалізації проєктів трудовими ресурсами завдяки оргнабору, який здійснювався переважно на основі мобілізації колгоспників, а також на основі громадських закликів. Дуже важливим у цій роботі є оцінка ефективності організаційних наборів і в цьому контексті відзначається, що із-за відсутності централізованого підходу до здійснення таких заходів часто підприємства, забезпечення яких було в пріоритеті, не були забезпечені робочою силою за принципом оргнабору⁶⁹. Даний висновок є важливим з огляду на те, що ця

⁶⁸ Двойнишников М. Руководство КПСС восстановлением и развитием промышленности в послевоенный период. – М.: Политиздат, 1977. – С. 37.

⁶⁹ Ануфриев В. В первую послевоенну... Деятельность партии по укреплению промышленности кадрами рабочих в 1945-1950 гг. – М.: Мысль, 1983. – С. 22.

проблема була характерною і для реалізації масштабних будівельних кампаній, які обумовлювали соціально-економічну інтеграцію Криму із Україною. Вирішенню цієї проблематики партійними й урядовими інституціями УРСР і результати цієї їхньої роботи нами буде присвячено увагу в цьому дослідженні.

В роботі В. Юрчука вартим уваги є дослідження становлення мережі організацій правлячої партії⁷⁰, що є важливим для вивчення принципів організації й контролю партійними органами діяльності урядових та господарських структур. Власне, з цією метою було сформовано систему партійної номенклатури, яка мала гарантувати для правлячої партії гарантовану наявність кадрових ресурсів для реалізації програм⁷¹. Завдяки цьому кадровому ресурсу було закладено можливості поширення можливостей для розбудови соціально-економічного потенціалу Криму завдяки залученню економіки України.

Стратегію забезпечення процесу відновлення економіки Криму після завершення Другої світової війни висвітлює стаття «Відродження і діяльність партійних організацій Криму в 1944-1948 рр.», автором якої є І. Яценко. У цій статті розкривається політика по розбудові кримської партійної організації ВКП(б). У статті значну увагу присвячено не лише питанням кількісного та якісного наповнення складу організацій правлячої партії, а й політику в забезпеченні промислових підприємств Криму кваліфікованими кадрами. Це такі підприємства як завод імені Войкова і Камиш-Бурунський металургійний комбінат, електростанції у Севастополі й Феодосії тощо⁷². Ці дані статті іще радянського періоду розкривають механізм забезпечення процесу відбудови економіки у пізньосталінський період, а саме завдяки залученню в правлячу партію в якості мобільного кадрового ресурсу людей, яких надалі

⁷⁰Юрчук В. Боротьба КП України за відбудову і розвиток народного господарства (1945-1952 рр.). – К.: Видавництво політичної літератури України, 1965. – С. 32-33, 38-39.

⁷¹Там само. – С. 56-57.

⁷²Яценко І. Відродження і діяльність партійних організацій Криму в 1944-1948 рр. // Український історичний журнал. – 1973. – № 2(143). – Лютий. – С. 92.

спрямовували на ті об'єкти, що були у пріоритеті. Відзначено, що, фактично, відновлення економіки кримської області не могло відбуватися ефективно без активного залучення ресурсів із-за меж області.

Фундаментальним є дослідження історії політичного і соціально-економічного розвитку Криму після війни В. Пащені. Роботи цього кримського дослідника носять своєрідний кримоцентричний характер й у них проглядається прагнення подати соціально-економічний розвиток Криму як самодостатнього й окремишнього регіону. Проте він доволі вдало характеризує у своєму дослідженні заходи радянського керівництва, спрямовані на розвиток Криму як «компанійську» політику⁷³, тобто організацію кампаній, які мали на меті забезпечити вирішення демографічної ситуації, розвиток сільського господарства та інших галузей економіки. Дана оцінка радянського підходу в пізньосталінський період до розвитку господарства як Кримського півострова так і України є цілком вірною, оскільки в умовах командно-адміністративної вертикально інтегрованої системи управління господарством відбувалась максимальна концентрація ресурсів в управлінні відповідних міністерств та відомств, які, власне, утворювалися під реалізацію розпочатих кампаній та проектів. Тому сконцентровані в управлінні ресурси могли спрямовуватися на реалізацію певних кампаній і цей процес також у своїй роботі відобразив М. Максименко, вказуючи на заходи загальносоюзних міністерств, а також його доволі яскраво характеризують документи ЦК КП(б)У (КПУ). Таку політику сам В. Пащенко оцінював як не надто ефективну, що підтверджувалося наведеними цифрами, а також не могло бути враховано численні супровідні фактори, які перебували поза «інтересами» відповідальних за здійснення кампаній міністерств та відомств. Зокрема, В. Пащенко у своїй роботі вказує на три ключові напрямки радянської політики по відновленню економіки Криму після завершення Другої світової війни: відбудова промисловості, яка мала обслуговувати потреби військово-морської бази в Севастополі, відновлення сільського господарства півострова, а також розвиток рекреаційних ресурсів

⁷³ Пащенко В. Крымская область в советский период (1946-1991 гг.): Монография. – Симферополь: ДИАИПИ, 2008. – С. 345.

Криму. Автор цієї роботи вказує на плани і заходи по розбудові військової промисловості, об'єкти якої зводилися у таких містах як Севастополь, Керч, Феодосія тощо. У матеріалах ЦК КП(б)У також згадується робота по відновленню військових заводів у Керчі, так званих «поштових скриньок». Дійсно, на Керченському півострові відбудовувалися машинобудівні підприємства які мали на меті обслуговування потреб Чорноморського флоту. Так у 1947 р. відбувалась в Керчі реконструкція заводу № 532, який перебував у підпорядкуванні Міністерства суднобудівної промисловості СРСР і мав здійснювати випуск морських тральщиків для Міністерства Збройних Сил. Через затримки з постачанням лісоматеріалів роботи по реконструкції цього підприємства затримувались⁷⁴. Тому в Криму, при відбудові господарства мало бути поєднано в цілому малопоєднувані напрямки його розвитку - рекреаційна привабливість та мілітаризація. Причому, слід відзначити, що окремі галузі господарства Криму у повоєнний період мали для СРСР стратегічне значення, оскільки завдяки їх розвитку забезпечувалися валютні надходження, які були вкрай необхідними в умовах відбудови господарства-це вилов риби осетрових порід, а також виробництво вина, яке користувалося попитом на світовому ринку. У своєму дослідженні В. Пашеня звертає увагу на активне використання в Криму на будівництві військовополонених, а цими трудовими ресурсами управління здійснювало МВС СРСР. Власне, на цих трудових ресурсах було розбудовано промисловість по виробництву будівельних матеріалів у районі Севастополя, про стратегічну важливість цих об'єктів буде йтися далі у нашій роботі.

Проблематика господарського відродження Кримської області, яка до 1954 р. перебувала у складі Російської РФСР, розглядалась безпосередньо у працях В. Пашені. У його монографії «Кримська область у радянській період (1946-1991 рр.)» відзначено, що після завершення Другої світової війни перед керівництвом Кримської області було поставлено три задачі: відродження промислового потенціалу для обслуговування

⁷⁴Секретарю Центрального Комітету КП(б)У Л. Кагановичу (від – П. С.) Директора заводу № 532 Просвірова. 13.XI.47 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4583. – Арк. 94.

потреб Чорноморського флоту СРСР; відновлення потенціалу сільського господарства і рекреаційної бази. В. Пащенко відзначав незадовільне виконання планів по відродженню економічного потенціалу Кримської області, зокрема, міста Севастополя, яке у 1948 р. було заплановано відбудувати протягом 3-4 років. Проте відбудову цього міста було здійснено вже у період після передачі Кримського півострова до складу УРСР за лобювання керівництва України⁷⁵. Так само за даними, наведеними у монографії В. Пащені, кошти на відбудову промисловості протягом першого п'ятирічного плану після війни було недоосвоєно і не виконано плани відбудови. Відповідно, незадовільні темпи відновлення економіки Кримської області не могли стимулювати розвиток її транспортного сполучення із материковою частиною України. При цьому, як відзначає Є. Єременко, у пріоритеті було відновлення залізничного сполучення в районі Донбасу й Криворізького залізничного басейну, а також сполучення цих районів із крупними промисловими центрами, зокрема, перш за все із Москвою. Всього за даними, які наводяться в роботі Є. Єременка, протягом 1946-1955 рр. на території України було введено в дію понад 700 км. протяжності нових ліній залізниць і за перші три роки першого після війни п'ятирічного плану розвитку економіки Української РСР було відновлено довоєнні обсяги залізничних перевезень⁷⁶. Проблеми у процесі відбудови економіки Кримської області й доволі високі темпи будівництва залізниць та відновлення обсягів перевезень ними на території Української РСР, із котрою мав сполучення півострів, вказують на реально низький ступінь пріоритетності у забезпеченні відновлення економіки Криму.

Проблематика стану і способів використання трудових ресурсів у південних областях УРСР і в Криму була предметом уваги як радянських дослідників, так і сучасних. Проте, слід зауважити, що спеціальні дослідження із цієї проблеми було

⁷⁵Доповідь про Державний бюджет Української РСР на 1953 рік та звіт про виконання Державного бюджету Української РСР за 1952 рік // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2943. – Арк. 171.

⁷⁶Єременко Е. А. Развитие железнодорожного транспорта Украинской ССР. : Автореф. дис... канд. экон. наук: 592-история народного хозяйства / Академия наук УССР. Институт экономики. – К. : 1969. – С. 19.

присвячено лише Криму, зокрема, окремі розділи в роботі В. Пащені. Інтерес цього дослідника до даної проблематики обумовлений, вочевидь, тим, що він всю свою наукову біографію присвятив безпосередньо регіональній історії Криму. Проте, В. Пащеня у своїх роботах намагається підкреслити значний та унікальний соціально-економічний потенціал Криму, в тому числі й у післявоєнний період, і можливості його реалізувати автономно. Зокрема, цей автор надає позитивну оцінку працям, присвяченим повоєнному соціально-економічному розвитку Криму, які відзначають доцільність економічної самодостатності розвитку. У більшості стан і підходи до використання трудових ресурсів у Криму й південних регіонах УРСР досліджувалися в контексті політики радянського керівництва в масштабах всього Радянського Союзу й Української РСР. Зокрема, слід відзначити дисертаційну роботу М. Лободи «Використання трудових ресурсів у відбудові важкої промисловості України (1943-1950 рр.)». У роботі здійснено аналіз джерел мобілізації трудових ресурсів, які мобілізувалися для важкої промисловості, й основна увага приділяється неповноправним працівникам, цю категорію складали військовополонені, в'язні, репатріанти. Увага дослідника саме цим категоріям обумовлена високими можливостями мобілізації цих трудових ресурсів, на відміну від колгоспників. Слабкий інтерес до регіонального розвитку й регіональної політики радянського керівництва на рівні СРСР і УРСР після завершення Другої світової війни обумовив й інтерес дослідників проблеми використання трудових ресурсів до загальнодержавної й республіканської політики в цій галузі. Проблемі трудових ресурсів колгоспів в УРСР присвячено дисертаційне дослідження Ю. Пилявця. У ньому автор аналізує політику правлячої партії й радянського керівництва у розвитку сільськогосподарських підприємств Української РСР пізньосталінського періоду. Проблема соціально-економічної політики в СРСР після завершення Другої світової війни було присвячено й праці іноземних дослідників. Проте, їхньою головною вадою слід відзначити недоступність авторам архівних матеріалів, а тому вони змушені були брати інформацію лише із відкритих джерел, які в СРСР не відображали стан справ у повному обсязі, і тому іноземні дослідники не мали змоги використовувати точні дані.

Велике дослідження В. Пашені «Історіографія кримознавства» представляє дослідження історії Кримського півострова, якими охоплено історію Криму за увесь період існування на ньому цивілізації. Доволі багато уваги приділяється аналізу історичних досліджень, якими розкривається особливість системи державного управління соціально-економічними процесами на півострові, а також формування господарського комплексу у повоєнний період. У своєму дослідженні Пашеня відзначає, що роботи по історії Криму у післявоєнний період характеризувалися вузьким направленням і висвітлювали історію цього регіону фрагментарно. Зокрема, він виділив два напрямки, яким дослідження у цей період присвячувалися - ушляхенню радянських подвигів у роки Другої світової війни і досягненням у відбудові господарства⁷⁷. Принагідно необхідно відзначити, що радянська історична наука в мала не просто заідеологізований характер, а також і конкретну мету - створювати історичну базу для панівної ідеології, тобто усі події радянського періоду мали одразу ставати історією, досліджуватися на основі історичної методології. Таким чином, радянська історична наука виконувала завдання по створенню міфів радянської епохи. Відповідно, на радянську історіографію, а саме вона домінує у масиві робіт, присвячених відбудові господарства Криму і південних районів України після Другої світової війни й задає їй тон, слід дивитися критично, виходячи із її міфотворчої задачі. Особливістю роботи Пашені слід відзначити його прагнення піднести позицію місцевих кримських дослідників, які значно поступалися у розробках дослідникам із столиць та крупних міст України і СРСР взагалі. Проте така особливість обумовлювалась тим, що стосовно соціально-економічного розвитку півострова у післявоєнний період у більшості джерельна база концентрувалась у Москві, Києві та інших крупних містах, а отже можливість здійснювати дослідження на надійній джерельній базі була змога у дослідників наукових установ у крупних містах України й СРСР. Вартим уваги є відзначений Пашенею факт, що у повоєнний період дослідниками часто виконувалося завдання доведення до суспільства обґрунтованих на мето-

⁷⁷Пашеня В. Историография кримведения: монография. – Симферополь: ДИАИПИ, 2013. – С. 237.

дологічній основі, у тому числі й історичній, планів правлячої партії й радянського уряду. Як приклад він наводить роботу Н. Соловйова, у якій той обґрунтовує важливість сталінського плану розвитку в Криму програми із вирощування цитрусових культур⁷⁸. Слід зауважити, що подібна програма розглядалась також і відносно південних областей України у 1948 р.⁷⁹ Тобто і у цих волонтаристських планах, які мали визначати економічний розвиток Кримського півострова, щодо південних областей України і Криму застосовувався підхід як до цілісного господарського комплексу зважаючи на схожі кліматичні умови й ландшафт. Сам Пашеня у своїй історіографічній роботі піддавав критиці ідею М. Хрущова об'єднати у ході його управлінської реформи 1956 р. Крим і Херсонську область у єдиний господарський район із раднар-госпом⁸⁰. Проте у працях цього дослідника значно применшується значення заходів керівництва УРСР і українського народу у здійсненні програм якими було забезпечено передумови для пожвавлення соціально-економічного розвитку Кримського півострова й відновлення його господарства, а також для розвитку галузей господарства, які визначали економічну унікальність Кримського півострова. Зокрема, не відзначено такі масштабні проекти, які реалізувалися на території південних областей України і в Криму як будівництво системи транспортного сполучення півострова із материковою Україною, будівництво системи зрошування, реалізацію енергетичних проектів тощо. Слід зауважити, що Пашеня у своєму історіографічному дослідженні робить спробу поставити питання щодо мотивів передачі Криму зі складу РРФСР до складу УРСР у 1954 р., пов'язуючи цей акт із наслідками депортації із півострова корінних народів⁸¹. Доволі слушним є зауваження автора роботи щодо відсутності належної уваги українськими істориками періоду незалежності процесу

⁷⁸Там само. – С. 240.

⁷⁹Стенограмма совезания у Секретаря ЦК КП(б)У тов. Хрущева по вопросу выращивания хлопка, трав и цитрусовых культур. 18 декабря 1948 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5637. – Арк. 24.

⁸⁰Пашеня В. Историография крымоведения: монография. – Симферополь: ДИАИПИ, 2013. – С. 241.

⁸¹Там само. – С. 246.

входження Криму до складу України, його місцю і ролі у суспільно-політичному та економічному житті України радянського періоду⁸². Не надано належної уваги кримській проблематиці ХХ ст. у навчальних роботах періоду незалежної України. Наслідками такої уваги української історичної науки до проблематики Криму є неготовність на основі наукової методології давати відповідь інформаційним атакам російського агресора.

Демографічну ситуацію в Криму після завершення Другої світової війни, її динаміку та трудову міграцію на півострів розкрито в дисертаційному дослідженні І. Сеїтової «Трудова міграція до Криму 1944-1976 рр.». У своєму дослідженні авторка доволі ґрунтовно здійснила аналіз великого масиву документів та інших джерел і показала міграційні процеси та їх рушійні сили в напрямку Кримського півострова. Відзначено, зокрема, що переселенські кампанії до Криму у перші повоєнні роки виявилися провальними і значна частина переселенців покинули півострів, що стимулювало владу дбати про забезпечення умов переселенцям⁸³. Тому заради забезпечення заселення півострова місцевою владою у співробітництві із владними структурами регіонів здійснювалися заходи щодо належного облаштування переселенців⁸⁴. Власне, як свідчать демографічні дані про колгоспи Кримської області, дійсно, переселенська політика до Криму не вирішувала питання забезпечення колгоспів достатньою чисельністю працездатного населення, що буде в подальшому в нашій роботі розкрито. Не менш важливим є аналіз політики радянської влади у забезпеченні промисловості та будівництва в УРСР. Цій проблематиці також присвячено деякі роботи, зокрема, варто відзначити працю М. Лободи «Використання трудових ресурсів у відбудові важкої промисловості України (1943-1950 рр.)». У роботі відзначено труднощі із залученням працівників на засадах оргнабору, які мали об'єктивні причини. Проте на 1949 р. вдалося виконати план оргнабору й забезпечити підприємства важкої промисловості

⁸²Там само. – С. 269-270.

⁸³Сеїтова Е. І. Трудова міграція до Криму (1944–1976): автореф. дис... к.і.н. / Е. І. Сеїтова. – Дніпропетровськ, 2013. – С. 10.

⁸⁴Там само. – С. 10-11.

працівниками⁸⁵. У цьому контексті варто відзначити, що в цей період забезпеченість робочою силою об'єктів будівництва, які мали стратегічне значення, була часто в пріоритеті, а тому це часто відволікало потенційних працівників від залучення у промисловість. Крім того, слід також відзначити, що успіхи керівництва УРСР у здійсненні мобілізації трудових ресурсів на рубежі 1940-х – 1950-х рр. дали всі підстави для початку реалізації масштабних будівельних проектів, які створювали передумови для інтеграції Криму із УРСР.

Окрему групу становлять кримиологічні дослідження періоду незалежності України. Вони не були численними, не зважаючи на велике коло актуальної проблематики, яке окреслилося у ХХ ст. Серед таких досліджень слід виділити колективну монографію під керівництвом М. Панчука «Крим в етнополітичному вимірі». У цьому дослідженні розкрито проблематику депортації представників корінних народів Криму й соціально-економічні й демографічні наслідки для півострова. У цьому монографічному дослідженні розкрито демографічну ситуацію в Криму, зокрема, зазначено про скорочення чисельності населення півострова майже удвічі, труднощі переселенців із Росії з облаштуванням і заведенням господарства. Слушно акцентується увага на активній участі українських підприємств у будівельних проектах в Криму. Згадано роботу Головного управління «Укрводбуд» Міністерства бавовництва СРСР по будівництву Сімферопольського і Старокримського водосховищ з метою зрошування сільсько-господарських земель та міст Криму. Подано також інформативні дані щодо позиції М. Хрущова у питанні інтеграції Криму із УРСР, також висвітлено формування думки у середовищі кримської партійної й радянської номенклатури щодо все глибшої економічної інтеграції півострова із Україною та необхідністю усунути юридичну плутанину в адмініструванні спільної політики із соціально-економічного відродження⁸⁶. Розкрито критичний стан у сільському господарстві, кому-

⁸⁵Лобода М. Використання трудових ресурсів у відбудові важкої промисловості України (1943-1950 рр.). Автореф. дис. канд. іст. наук. КНУ імені Тараса Шевченка. – К. 2007. – С. 11.

⁸⁶Крим в етнополітичному вимірі / Авт. кол. під кер. М. Панчука. – К.: Світогляд, 2005. – С. 315.

нальному господарстві, що зумовлювало гальмування розвитку курортно-оздоровчої сфери⁸⁷ та інших галузей. Також у роботі здійснено спробу реконструювати процес передачі Криму зі складу РРФСР до складу УРСР. Напередодні російської анексії Автономної Республіки Крим, у 2013 р., було опубліковане дослідження В. Чумака «Україна і Крим: спільність історичної долі: монографія»⁸⁸ яке охоплює період спільної історії України і Криму в декілька сотень років. У цій роботі розкрито ті ж вузлові проблеми, якими характеризувався період інтеграції півострова із Україною.

Проблематика інтеграції Кримського півострова із Україною протягом першого десятиліття після завершення Другої світової війни, а також соціально-економічних результатів переходу півострова до складу УРСР у 1954 р. посіла чільне місце у працях українських істориків, у яких комплексно досліджувалась відповідна доба української історії. Характерним взірцем є праця В. Барана і В. Даниленка «Україна в умовах системної кризи (1946-1980-ті рр.)», яка опублікована у 15-томній серії «Україна крізь віки». У своєму дослідженні авторами було представлено коротку історію зв'язків Криму із Україною. Звертають на себе увагу наведені дані про структуру економіки Криму напередодні Другої світової війни, в якій понад 90% складало промислове виробництво і яка радикально змінилась в результаті руйнівних наслідків бойових дій на території півострова. Також автори праці приділили увагу демографічній ситуації в Криму у півсявоєнний період, зокрема відзначили пануючу диспропорцію між міським та сільським населенням⁸⁹.

Дослідженню соціально-економічної ситуації Криму у перше десятиліття після завершення війни присвятив увагу в своїй роботі В. Сергійчук. Зокрема, ним висвітлено демографічну ситуацію на півострові до здійснення депортації представників корінних народів і після того. Також, В. Сергійчуком показано динаміку демографічної ситуації на

⁸⁷ Там само. – С. 318.

⁸⁸ Чумак В. Україна і Крим: спільність історичної долі: монографія. Вид. друге, переробл. і доповн. – К.: ВПЦ АМУ, 2013. – 180 с.

⁸⁹ Баран В., Даниленко В. Україна в умовах системної кризи (1946-1980-ті рр.). – К.: Видавничий дім «Альтернативи», 1999. – С. 81-82.

півострові у результаті переселення на цю територію населення із території як РРФСР, так і УРСР. Дані, наведенні в роботі В. Сергійчука, підкріплено публікацією архівних документів. У його дослідженні відзначено також умови, в яких переселенці розміщувалися на нових землях, і відзначено, що для їх прийому не було підготовано належних умов. Власне, це було відзначено і в роботі М. Лободи, що провал переселенської політики до Криму у другій половині 1940-х рр. був обумовлений саме неготовністю місцевої влади до облаштування великої чисельності прибулого населення⁹⁰. Крім того, господарське життя Криму було підірване як демографічними втратами так і несприятливими погодними умовами 1947-1948 рр., про що було відзначено у роботі М. Максименка. Отже, склалась критична ситуація із забезпеченням прибуваючих переселенців продовольством, на що вказує у своєму дослідженні В. Сергійчук, що стало передумовою повного провалу вирішення демографічного питання на Кримському півострові завдяки переселенській політиці⁹¹. Розкрито також ситуацію із відбудовою промисловості на території півострова, що для радянської влади було пріоритетом. І тут, за даними, наведеними В. Сергійчуком, ситуація склалась фактично незадовільна. Зокрема, автором дослідження подано документальні свідчення, що загальносоюзними міністерствами не надавалося належної уваги відбудові підприємств Криму і, відповідно, вони не мали змоги виконувати плани, які для них було передбачено⁹². Дана ситуація у пізньосталінський період була характерною в умовах, коли загальносоюзне міністерство було не зацікавленим у здійсненні капітальних вкладень у об'єкти, котрі не виправдано вимагали великих вкладень і уваги. Подібні ситуації нами буде розкрито у подальшому на конкретних прикладах будівництва об'єктів як безпосередньо на Кримському півострові, так і тих, які мали забезпечувати

⁹⁰ Сеїтова Е. І. Трудова міграція до Криму (1944–1976): автореф. дис... к.і.н. / Е. І. Сеїтова. – Дніпропетровськ, 2013. – С. 10.

⁹¹ Сергійчук В. Український Крим. – К.: Українська Видавнича Спілка, 2001. – С. 194-195.

⁹² Там само. – С. 200.

соціально-економічну інтеграцію Криму із Україною. Фактично здійснювався саботаж таких, умовно кажучи, нецікавих для відомств об'єктів, але, при цьому, як правило, міністерства й відомства звітували про перевиконання планів. Здебільшого, найпотужнішим стимулом для спрямування ресурсів на об'єкти для міністерств і відомств у цей період була перспектива із якомога меншими вкладеннями отримати максимальні результати. У подальшому буде показано також на конкретних прикладах чому через незацікавленість загальносоюзних відомств у розвитку об'єктів, які були у них в підпорядкуванні в Криму, не було можливості для поживавлення соціально-економічної ситуації на півострові.

Українська історіографія, яка сформувалась у період незалежності, була зосереджена переважно на найбільш гострих проблемних аспектах соціально-економічного розвитку України після завершення Другої світової війни. Особливо слід відзначити праці, які висвітлюють депортацію корінних народів Криму, штучний голод 1947 р. Ряд робіт присвячено соціальній проблематиці життя українського суспільства повоєнних років. Водночас, праці українських істориків, які досліджували відбудову господарства у повоєнні роки, відрізняє розгляд проектів, які реалізувалися в Україні у пізньосталінський період більш критична оцінка їхньої рентабельності, економічного й соціального ефекту, а також доцільності методів, які застосовувалися для їх реалізації. Це відкрило можливості для більш критичного погляду на розвиток економіки, формування економічних районів і, відповідно, на довговічність ефекту від їх утворення. Крім того, вітчизняні дослідники у роки незалежності не лише позбулися необхідності підтримувати ідеологічні штампи, а й отримали змогу більш широко залучати джерельну базу українських архівів. Про це свідчать публікації документів, але часто такі публікації були запізнілими, зокрема, стосовно соціально-економічних і політичних процесів у Криму після завершення Другої світової війни.

Значно складніша ситуація із зарубіжною історіографією. До соціально-економічних процесів в УРСР і у Криму, зок-

рема, після Другої світової війни був інтерес у деяких представників західної радянології. Проте їх роботи носять загальний характер, слабким місцем яких є відсутність достатньої джерельної бази. Причина полягала у тому, що зарубіжні дослідники історії, соціально-економічної сфери і політики в СРСР у період після завершення Другої світової війни не мали змоги опрацьовувати фонди радянських архівів.

Доволі важливу групу становить література технічного характеру, зокрема на тему розбудови енергетики, гідробудівництва, а також із сільського господарства. У цій літературі доволі детально розкрито кліматичні, тектонічні, метеорологічні, природні передумови для формування цілісного господарського комплексу на основі територій південних районів України і Криму як передумову успішного соціально-економічного розвитку півострова.

Як окрему групу літератури слід виділити праці з економіки, у котрих розкрито результати реалізації проектів у різних галузях як в цілому по Україні, так і на регіональному рівні. Причому, ці результати реалізації будівельних, аграрних, інфраструктурних та інших проектів доволі яскраво характеризують інтеграційні соціально-економічні процеси Криму із УРСР й ефективність саме регіональних підходів до розвитку територій відносно галузевих, які застосовувалися у радянській командно-адміністративній системі післявоєнного періоду. Власне, саме застосування регіональних підходів і визначило рішення про передачу Криму до складу УРСР у 1954 р.

Отже, як головну особливість стану розробки проблематики процесу соціально-економічної інтеграції Криму із Україною у 1945-1954 рр. слід відзначити більшу увагу до неї науковців не історичної спеціальності, а інших наук. Зокрема, мова іде про представників сільськогосподарських наук, економістів, технічних наук тощо. Вочевидь, тематика соціально-економічної інтеграції Кримського півострова із УРСР не мала інтересу для науковців історичної спеціальності із-за її вузького регіонального і фахового характеру. Проте, за нинішніх політичних умов розробка даної проблеми має вагомe практичне значення.

1.2. Джерельна база дослідження

Оснoву джерельної бази дослідження становлять документи Центрального державного архіву громадських об'єднань, Центрального державного архіву вищих органів влади України. Більшість матеріалів із архівів, які використано у дослідженні, тривалий період не були затребуваними, зокрема, які стосуються будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Причиною малої уваги до цих документів наукової громадськості була незавершеність цього будівництва, а в радянський період актуальним було здійснювати дослідження завершених і успішних проєктів. Лише нинішня ситуація навколо Кримського півострова обумовлює потребу підняти знову проблему здійснення масштабного гідробудівництва водночас на території України (в межах до 1954 р.) і Криму із цілісним адміністративним забезпеченням і поставанням. Основні тенденції у відбудовчих процесах в УРСР і у Криму висвітлюють такі документи архівів як доповідні записки й інформації, які направлялися від Секретарів ЦК КП(б)У (із 1952 р. КПУ) й Голів Ради Міністрів УРСР до вищестоячих загальносоюзних органів. Також не менш важливими є доповідні й інформації, які надсилалися до ЦК КП(б)У (КПУ) від підпорядкованих їм інституцій, зокрема, від секретарів обласних комітетів правлячої партії, керівників підприємств, у тому числі й від Головного управління «Укрводбуд» міністерства бавовництва СРСР. Особливе значення для дослідження мають стенограми нарад в ЦК КП(б)У, виробничих нарад, бюро обкомів тощо. Незважаючи, що подібні документи наповнені численним пафосом, у них містяться програмні тези, статистичні дані, концепції й висновки, рекомендації тощо. Часто на таких нарадах висловлювалися і доволі вільно думки й позиції, які поживавлювали обговорення питань.

Окремо необхідно виділити таку групу документів як ділову переписку між посадовими особами, яка дає можливість реконструювати численні процеси, процедури прийняття управлінських рішень тощо. Часто в таких документах висвітлюються поточні питання, які характеризують процеси в альтернативному ключі відносно офіційної позиції правлячої партії. Найбільш характерними прикладами є доповідні записки від начальника Головного управління «Укрводбуд» Міні-

стерства бавовництва СРСР до Секретарів ЦК ВКП(б) (КПРС) і до ЦК КП(б)У (КПУ).

Найбільш комплексно й цілісно процедури прийняття і провадження управлінських рішень, які охоплювали проекти великих масштабів, характеризують нормативно-правові акти із супровідними записками, в яких обґрунтовується доцільність прийняття цих актів. Проте, нормативно-правові акти у радянській централізованій командно-адміністративній системі пізньосталінського періоду часто не відображали реальної ситуації й потребували оперативного корегування. Тому їх аналіз слід здійснювати паралельно із аналізом ділової переписки посадових осіб партійної, урядової й господарської номенклатури.

Матеріали Державного архіву Херсонської області доповнюють джерельну базу інформацією щодо господарської кооперації Криму із УРСР на регіональному рівні. Зокрема, доволі детально висвітлено процеси по розбудові транспортного сполучення між Кримським півостровом і південними районами УРСР (будівництво траси Москва-Харків-Сімферополь, координація дій по мобілізації колгоспників на розчищення залізничного полотна у зимовий період тощо). Також матеріали ДАХО дають змогу висвітлити такі моменти будівництва Каховської ГЕС як забезпечення телефонного зв'язку будівництва із містами Криму, а також значний інтерес становить робота із постачання працівникам будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів продовольчих та інших товарів.

Найбільш комплексно й цілісно процедури прийняття і провадження управлінських рішень які охоплювали проекти великих масштабів, характеризують нормативно-правові акти із супровідними записками в яких обґрунтовується доцільність прийняття цих актів. Проте, нормативно-правові акти у радянській централізованій командно-адміністративній системі пізньосталінського періоду ці нормативно-правові акти часто не відображали реальної ситуації й потребували оперативного корегування. Тому їх аналіз слід здійснювати паралельно із аналізом ділової переписки посадових осіб партійної, урядової й господарської номенклатури.

Важливо відзначити таку групу джерел як статистичні дані щодо господарських показників, а також дані по демографії.

Ці дані потребують співставлення й глибокого аналізу, зокрема щодо стану розвитку господарства на початковому етапі реалізації масштабних відбудовчих проектів і на різних етапах їх реалізації. Доволі розлогі дані щодо демографічної ситуації в Криму напередодні передачі півострова до складу УРСР відкривають великих можливостей для аналізу й висновків, особливо якщо їх аналізувати разом із даними щодо розвитку економіки й окремих видів господарства, освоєння капіталовкладень тощо.

Залучення до дослідження й ґрунтового аналізу потребують статистичні збірники, зокрема, по Кримській області, в яких висвітлювався розвиток економіки і соціальної сфери. Особливо варто відзначити, що в таких збірниках радянського періоду подавалися дані за декілька років. Так, у збірнику «Народне господарство Кримської області. Статистичний збірник», виданому в 1957 р.⁹³, наведено дані щодо розвитку економіки і соціальної сфери за роки 1950-1956, причому по роках, а тому є можливість для проведення порівняльного аналізу як соціально-економічної ситуації на півотсрові в цілому так і по окремих галузях до його передачі у склад УРСР і після, а також про розвиток окремих галузей по роках у період перебування Кримської області в складі РРФСР. Не менш важливими для дослідження є статистичні дані по зовнішній торгівлі СРСР у період після завершення Другої світової війни і до передачі Криму до складу України у 1954 р. Ці дані викладено у статистичних збірниках радянського періоду видання⁹⁴. Зокрема, дані цих збірників доволі промовисто засвідчують значення розвитку в Криму таких галузей господарства як виноробство та рибна промисловість, оскільки ці галузі забезпечували виробництво таких експортних товарів як марочні вина й ікра осетрових та білужих порід риб. Вартими дослідження також є статистичні дані щодо кон'юнктури сві-

⁹³ Народное хозяйство Крымской области. Статистический сборник. – Симферополь: Крымиздат, 1957. – 272 с.

⁹⁴ Внешняя торговля СССР. Статистический сборник. 1918-1966 / Под. ред. В. С. Зинченко. – М.: Издательство «Международные отношения», 1967. – 242 с.; Внешняя торговля капиталистических стран. Статистический справочник за 1945-1950 гг. в сравнении с довоенным периодом / Под. ред. Б. Т. Колпакова. – М.: Внешторгиздат, 1952. – 496 с.

тового ринку, зокрема, щодо бавовни-сирцю. Ці дані висвітлюють мотивації прагнення СРСР реалізувати програми по розвитку бавовництва в південних районах України і у Криму.

Окремою групою джерел є стенограми сесій представницьких органів СРСР, РРФСР і УРСР у досліджувані роки⁹⁵. На цих сесіях приймалися бюджети як Радянського Союзу так і РРФСР та УРСР, у цих бюджетах відображалися дані щодо бюджетного асигнування на окремі адміністративні одиниці, у тому числі й на Кримську область, Херсонську, Запорізьку тощо. Крім того, у ході обговорення бюджетів зазначалися пріоритетні для бюджетного фінансування галузі в регіонах. Також важливо відзначити обговорення і зміст п'ятирічних планів розвитку народного господарства, які приймалися на сесіях Верховної Ради СРСР, у 1945 р. – четвертого і у 1949 р. – п'ятого п'ятирічного плану. За доповідями у стенограмах сесій Верховної Ради відображалась також пріоритетність асигнування коштів на окремі регіони і програми, які реалізувалися в УРСР. Тексти промов депутатів Верховних Рад як СРСР так і РРФСР та УРСР вивірялися партійними інституці-

⁹⁵Заседания Верховного Совета РСФСР 2-го созыва, четвертая сессия (4-7 июля 1950 г.). Стенографический отчет. – М.: Издание Верховного Совета РСФСР, 1950. – 427 с.; Заседания Верховного Совета СССР (вторая сессия). 6-12 марта 1951 г. Стенографический отчет. – М.: Издательство Верховного Совета СССР, 1951. – 379 с.; Заседание Верховного Совета СССР 4-го созыва, первая сессия (20-27 апреля 1954 г.): стенографический отчет. – М.: Изд. Верховного Совета СССР, 1954. – 571 с.; Заседания Верховного Совета РСФСР 3-го созыва, вторая сессия (26-29 марта 1952 г.). Стенографический отчет. – М.: Издание Верховного Совета РСФСР, 1952. – 223 с.; Заседания Верховного Совета РСФСР 3-го созыва, третья сессия (25-27 августа 1953 г.). Стенографический отчет. – М.: Издание Верховного Совета РСФСР, 1953. – 201 с.; Заседания Верховного Совета РСФСР 3-го созыва, пятая сессия (31 мая-2 июня 1954 г.). Стенографический отчет. – М.: Издание Верховного Совета РСФСР, 1954. – 234 с.; Заседания Верховного Совета Украинской ССР, первая сессия (17-20 апреля 1951 г.). Стенографический отчет. – К.: Государственное издательство политической литературы, 1951. – 223 с.; Заседания Верховного Совета Украинской ССР, третья сессия (10-12 сентября 1953 г.). Стенографический отчет. – К.: Государственное издательство политической литературы, 1954. – 176 с.; Засідання Верховної Ради Української РСР (шоста сесія) 16-17 червня 1954 р. Стенографічний звіт. – К.: Державне видавництво політичної літератури, 1954. – 142 с.

ями, а, відповідно, вони були фактичним виголошенням позиції правлячої партії, а, отже, і держави.

У збірнику документів «Соціалістичне народне господарство Кримської області (1945-1970 рр.). Збірник документів і матеріалів» представлено добірку матеріалів, які розкривають соціально-економічну розбудову Криму в перші дві п'ятирічки. Проте, слід зауважити, що документи підібрано у формі демонстрації на конкретних прикладах загалом успішної ситуації у процесі відбудови і економічного розвитку на півострові. Проте, даний збірник документів дає нам змогу оцінити загальні тенденції у політиці СРСР щодо відбудови Криму. Зокрема, матеріали, якими висвітлюється відновлення роботи промислових підприємств на півострові, свідчать про домінування у радянській політиці інтересу до відбудови в першу чергу підприємств важкої індустрії, а також про те, що Кримський півострів був соціально не готовий до того, щоб на його території базувалась потужна промисловість. Зокрема, документ, датований не раніше 20 квітня 1946 р., під назвою «Із рапорту колективу Керченської судноверфі Керченському міськкому і Кіровському райкому ВКП(б) про дострокове виконання передтравневих соціалістичних змагань» містить згадку про перевиконання плану виробництва продукції⁹⁶. Це підприємство мало для СРСР важливе стратегічне значення і цим обумовлювалась особлива увага до його роботи як і взагалі до соціально-економічного розвитку міста Керчі, яке було крупним промисловим центром півострова. Підприємства, які мали пріоритет у забезпеченні відновлення своєї потужності, активно долучалися до так званої шефської допомоги колгоспам⁹⁷. Подібна тенденція у цей же період спостерігалась і в

⁹⁶ Из рапорта коллектива Керченской судовой верфи Керченскому горкому и Кировскому райкому ВКП(б) о досрочном выполнении предмайских социалистических обязательств. Не ранее 20 апреля 1946 г. // Социалистическое народное хозяйство Крымской области (1945-1970 гг.). Сборник документов и материалов. – Симферополь: Издательство «Таврия», 1980. – С. 32-33.

⁹⁷ Обращение коллективов Севастопольского морского завода им. С. Орджоникидзе, ведущих предприятий г. Керчи ко всем трудовым коллективам промышленных предприятий области об установлении шефства над колхозами. 1 января 1947 г. // Социалистическое народное хозяйство Крымской области (1945-1970 гг.). Сборник документов и материалов. – Симферополь: Издательство «Таврия», 1980. – С. 35-36.

УРСР (у межах до 1954 р.), коли найбільш потужні підприємства Запорізької області брали шефство у здійсненні програми по електрифікації сільського господарства. У Криму слід відзначити в цей період надзвичайно складну демографічну ситуацію, яка обумовлювалась значною диспропорцією між чисельністю міського і сільського населення. Тому у спосіб стимулювання шефства промислових підприємств над колгоспами доводилось вирішувати питання нестачі у сільськогосподарських підприємств трудових та матеріальних ресурсів. Вартою уваги є згадка про забезпечення електроенергією заводу імені Куйбишева у Сімферополі. На 1946 р. було відзначено у пояснювальній записці щодо виконання річного виробничого плану, що завод мав проблеми у 1945 р. із забезпеченням електроенергією і був змушений збудувати власну електростанцію, а також трансформаторну станцію для прийому електроенергії від міської мережі⁹⁸. Даний епізод ілюструє ситуацію із енергозабезпеченням господарства Кримської області у повоєнний період і пошуки шляхів вирішення цього питання на місцевому рівні. Перш за все привертає увагу прагнення для забезпечення безперебійного функціонування підприємства зробити його енергетично автономним завдяки спорудженню власної електростанції, проте, за найбільш доцільне вважалося під'єднати підприємство до міської енергомережі. Цілком логічним було намагання керівництва підприємства у даному разі отримувати енергозабезпечення від великої електромережі, оскільки це знижувало ризики простою підприємства при постійному нарощуванні зі сторони державних органів планів по виробництву продукції. Дана ситуація із цим окремим заводом в Сімферополі доволі яскраво характеризує тенденцію серед керівників підприємств максимально знімати із себе відповідальність за забезпечення підприємств тими ресурсами, на подачу яких вони не мали змоги прямого впливу, що закладає підстави для ризиків. Особливо це було актуальним

⁹⁸ Из объяснительной записки к годовому отчету Симферопольского завода имени Куйбишева за 1945 г. — о восстановительных работах и выполнении производственно-финансового плана. 19 января 1946 г. // Социалистическое народное хозяйство Крымской области (1945-1970 гг.). Сборник документов и материалов. — Симферополь: Издательство «Таврия», 1980.— С. 29-30.

зважаючи на обмеженість ресурсної бази Кримського півострова й слабкий інтерес до його соціально-економічного розвитку зі сторони державних інституцій. Проте спостерігаємо також тенденцію до забезпечення усунення ризиків у енергозабезпеченні підприємств завдяки під'єднанню підприємства до соціальнозначимої ресурсної бази, у даному разі міської електромережі. У цій ситуації прослідковується принципова відмінність від принципів енергозабезпечення на материковій частині України, зокрема і у південних областях. До енергозабезпечення підхід застосовувався комплексний, без підключення підприємств до міської мережі, а формування енергомереж, які мали обслуговувати комплекси як виробничі так і соціальні. Здебільшого енергозабезпечення міст здійснювалося від електростанцій промислових підприємств.

Проте соціально-економічний розвиток Кримського півострова у післявоєнний період становив певний інтерес для відомств, у компетенції яких перебували питання військового будівництва. Це було не лише Військове міністерство (назва згідно з Конституцією СРСР), а також відомства, які забезпечували розбудову армії та Чорноморського флоту, який базувався у Криму. Власне розбудова військової бази в Криму давала змогу отримувати зацікавленим міністерствам ресурси із Державного бюджету та інших фондів, причому, у пріоритетному порядку. Прикладом було будівництво траси Харків-Сімферополь, будівництвом якої відало МВС СРСР.

В СРСР у цей період видавалися ряд відомчих видань, які містили наукові й проектні розробки, публікували офіційну позицію органів влади і управління тощо. Зокрема, це були такі відомчі журнали як «Хлопководство». Важливо досліджувати публікації у таких виданнях, оскільки вони часто мали характер інформаційного супроводу певних управлінських ініціатив відомств, які їх видавали, причому, цей супровід був адресований для невеликої, але фахової аудиторії.

В цілому матеріали архівних фондів України, опубліковані документи і вузькоспеціальна періодика дають змогу за умови їх комплексного аналізу із застосуванням традиційних для історичної науки методів дослідження. Зокрема, мова іде про проблемно-історичний метод. Варто відзначити метод абстрагування, тобто, виокремлення із загального контексту радян-

ської політики соціально-економічного розвитку УРСР і Криму в рамках п'ятирічного плану, окремих складових політики і їх аналіз, дослідження основних факторів, які визначали особливості реалізації та результати відповідних соціально-економічних проектів та програм. Цей метод дає змогу більш ґрунтовно дослідити і висвітлити комплексну картину процесу соціально-економічної інтеграції Криму із Україною. Дослідження сталих тоталітарних систем як радянська командно-адміністративна планова системи пізньосталінського періоду потребує аналізу реалізації в її рамках окремих програм. На основі у подальшому комплексного аналізу їх результатів виникає можливість скласти загальну картину передумов для прийняття аналітичного рішення. Не зважаючи на свій плановий характер і прагнення здійснення тотального контролю усіх дій та програм, радянська система управління соціально-економічною сферою страждала від свого негнучкого характеру. Вона дуже складно реагувала на запити ситуації й потреби моменту. Тому часто програми в соціально-економічній сфері мали відособлений характер, як це в подальшому буде продемонстровано на конкретних прикладах. Відповідно, аналіз цих програм як окремих складових політики радянської командно-адміністративної планової системи дає змогу виявити закономірності процесу формування цілісного господарського комплексу на територіальній основі південних районів УРСР і Кримського півострова. Усвідомлення партійним та урядовим керівництвом СРСР такого ефекту синергії обумовило прийняття політичного рішення про передачу Криму зі складу РРФСР до складу УРСР у 1954 р.

Розділ 2

Розбудова економічного потенціалу Подніпров'я і південних регіонів УРСР як передумова господарського відродження Криму

2.1. Політика у сфері відновлення енергетики й інтеграція Криму із Україною

Відновлення господарства, зруйнованого у роки Другої світової війни в радянський період здійснювалося за п'ятирічними планами. У першу п'ятирічку після завершення Другої світової війни (1946-1950 рр.) по відбудові економіки України ключова роль відводилась відновленню енергогенеруючого потенціалу. Тому в плані п'ятирічки було передбачено надання значної уваги відновленню роботи шахт Донбасу, а також відбудові гідроелектростанцій на Дніпрі. Розбудова вугільної промисловості була в особливому пріоритеті зважаючи на потребу у вугіллі для забезпечення відновлення работ не лише промисловості УРСР, а й промислових підприємств індустріальних регіонів Росії. На території України в цей період закладено такі енергетичні райони як Донбасенерго, Дніпроенерго, Харенерго, а також енергетичні комбінати Київенерго, Миколаївський, Херсонських, Одеський, Львівський та інші менші енергогенеруючі підприємства.

Розвиток енергетики в УРСР мав ключове значення для відбудови промисловості й сільського господарства республіки і суміжних регіонів інших республік СРСР. Особливе значення надавалося забезпеченню енергетичними ресурсами промислового району із центром в Ростові, а також ряду індустріальних регіонів вугіллям із Донбасу⁹⁹. Крім того, розвиток енергетики у перші роки повоєнної відбудови мав базуватися саме на вугіллі яке видобувалося на Донбасі.

⁹⁹Юрчук В., Кожукало И. Коммунистическая партия во главе всенародной борьбы за восстановление и развитие народного хозяйства Советской Украины (1946-1950 гг.). – К.: Издательство политической литературы, 1986. – С. 77-78.

На 1 січня 1947 р. за даними довідки про енергозабезпечення народного господарства УРСР у 1947 р. відновлена потужність електростанцій в Україні складала 1378 тис. квт., що становило 51,2% довоєнного рівня. Протягом 1946 р., першого року четвертої п'ятирічки (першої повоєнної), було введено у дію нових потужностей на електростанціях у 308,5 тис. квт. і вироблено енергії 4850 млн. квт., що становило 40,2% довоєнного обсягу річного виробництва. У першому кварталі 1947 р. на електростанціях УРСР було введено в дію генеруючих потужностей у 173 тис. квт. Серед них було пущено на ДніпроГЕС перший гідроагрегат потужністю 72 тис. квт. Таким чином, на 1 квітня 1947 р. відновлена потужність електростанцій України становила 1551,5 тис. квт., що складало 58,4% довоєнного рівня¹⁰⁰. У довідці також відзначено, що темпи відновлення енергетичних потужностей не забезпечують необхідні для темпів зростання виробництва обсяги енергетичних ресурсів. При цьому, як вказано у довідці, план введення енергетичних потужностей у 1946 р. виконано лише на 54,5% із них по електростанціях Міністерства електростанцій СРСР на 56,7%, електростанціях промислових підприємств на 29,7% і по комунальних електростанцій на 62%¹⁰¹. Отже, слід звернути увагу на відставання у введенні в експлуатацію потужностей, у першу чергу, по промисловим підприємствам. Причини такого відставання могли полягати у тому, що ці підприємства не забезпечувалися необхідними матеріалами за характерним для цього періоду централізованим розподілом першочергово, як електростанції котрі перебували у підпорядкуванні Міністерства електростанцій СРСР. Водночас, очевидним було значне відставання від комунальних електростанцій енергогенеруючих підприємств Міністерства електростанцій СРСР.

Серед енергогенеруючих підприємств Міністерства електростанцій СРСР помічалась регіональна диспропорція у введенні потужностей в експлуатацію. Так, першочерговим завданням вважалося нарощування енергетичних потужностей

¹⁰⁰ Секретарю ЦК КП(б)У товарищу Кагановичу Л. М. Об энергоснабжении народного хозяйства Украинской ССР в 1947 году. За підписом Д. Коротченка // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4023. – Арк. 434.

¹⁰¹ Там само. – Арк. 435.

Донбасу і тому найбільш активно відбувалося відновлення потужностей системи Донбасенерго. Оскільки зростання обсягів енерговиробництва Донбасенерго було обумовлено зростанням промислового виробництва в Донбасі, то сільське господарство цього індустріалізованого регіону суттєво рівень споживання електроенергії не збільшувало. Більш динамічним було зростання споживання електроенергії за рахунок електрифікації сільського господарства у традиційно аграрних регіонах УРСР, а також у Подніпров'ї. Саме у цьому регіоні найбільш оптимальним способом для електрифікації сільського господарства було підключення колгоспів й радгоспів до високовольтних ліній електропередач. Цей фактор відіграв згодом кочову роль у виробленні механізму енергозабезпечення південних регіонів України і Кримського півострова. У Подніпров'ї також відбувалося нарощування потужностей енергетичного виробництва об'єднанням Дніпроенерго. Зростання потужностей і, відповідно, виробництва електроенергії Дніпроенерго не мало таких темпів як це було характерно для Донбасенерго. Так, на 1 травня 1947 р. потужність електростанцій Донбасенерго складала 723 тис. квт., що становило 82,3% довоєнного рівня¹⁰². Потужність електростанцій Дніпроенерго на 1 травня 1947 р. складала 210 тис. квт., що становило лише 22,7% від довоєнної. Тобто, різниця від потужності Донбасенерго була дуже значною, а на кінець 1947 р. заплановано збільшення потужності електростанцій Дніпроенерго до 432 тис. квт., що мало скласти 46,7% від довоєнного рівня¹⁰³.

Відбудова господарства у короткі строки із залученням у більшості місцевих ресурсів потребувала визначення пріоритетних для розвитку регіонів, у яких могло бути закладено відповідні промислові вузли. У головному пріоритеті для стимулювання соціально-економічного розвитку УРСР був Донбас завдяки потужній вугільній базі, яка мала забезпечити паливні потреби всіх галузей економіки України. У своїй доповіді в 1947 р. Голова Ради Міністрів УРСР М. Хрущов відзначав, що відновлення промислового потенціалу Донбасу є запорукою відбудови всієї економіки України. Тому в перші

¹⁰² Там само. – Арк. 438.

¹⁰³ Там само. – Арк. 439.

роки після завершення Другої світової війни відбувається стимулювання працездатного населення до праці на шахтах Донбасу. Зокрема, заходи як організаційного так і пропагандистського характеру здійснювалися молодіжною організацією правлячої партії ВКП(б) Комсомолом. Так, заратеним прикладом може служити організований поїзд із добровольцями, яких було залучено на роботу на шахти Донбасу в Сталіно (від 1960 р. Донецьк) і в Ворошиловград (від 1958 р. Луганськ), котрий мав відправлятися із Києва. Для урочистих проводів цього поїзда було до Києва за рознарядками залучено 1000 комсомольців із 19 областей України¹⁰⁴. Донбас у цей період став регіоном де відбувалась ідеологічна обробка працівників із різних областей УРСР, оскільки до роботи в цьому регіоні залучалися вихідці із різних регіонів. Тому Комсомолом особлива увага приділялась функціонуванню клубів та «червоних кутків» саме на Донбасі¹⁰⁵.

Донбасу, у контексті важливого енергетичного значення цього регіону, надавалась особлива увага і у відновленні функціонування залізничного транспорту, особливо Північно-Донецькій залізниці, яка визначалась як вирішальної магістралі Донецького вугільного басейну¹⁰⁶. Саме із цього регіону планувалося активно вивозити залізничним транспортом вугілля й забезпечити постачання сировини і готової продукції із підприємств цього регіону. У тому числі й відновлення промисловості південних областей УРСР, таких як Миколаївська,

¹⁰⁴ Секретарю ЦК КП(б)У товарищу Коротченко Д. С. (від – П. С.) Секретаря ЦК ЛКСМУ М. Митрохіна і Г. Шевель. 14.X.47 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4566. – Арк. 130.

¹⁰⁵ Мероприяття по выполнению постановления ЦК КП(б)У «Об улучшении идейно-политической и организационной работы в комсомольских организациях Украины». За підписом В. Семичастного. 13.X.47 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4566. – Арк. 178.

¹⁰⁶ Секретарю Центрального Комитета Коммунистической партии (большевиков) Украины товарищу Л. М. Кагановичу Доклад о ходе выполнения годового плана капитальных работ по восстановлению железных дорог Украины 1-м Корпусом железнодорожных войск к 30-1 годовщине Великой Октябрьской Социалистической Революции (від – П. С.) командира Корпуса генерал-лейтенанта технических войск Картенева, начальника политотдела гвардии полковника Пастухова. 1 ноября 1947 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4747. – Арк. 2.

Херсонська і Одеська мало відбуватися на енергетичній базі, котру забезпечувало вугілля Донбасу. Ці міста південних районів України мали стати промисловими вузлами, оскільки на їх соціальній базі закладалися самостійні енергогенеруючі підприємства, енергетичні комбінати. Ці енергетичні підприємства на 1947 р. мали змогу забезпечити електроенергією потреби лише в Херсоні, на 1947 р. плановані потужності для споживання по Херсонській області були 9300 квт.¹⁰⁷, а планована енергогенеруюча потужність мала бути доведена до 9750 квт, тобто мала перевищити прогнозовані обсяги споживання. У Миколаєві і, особливо, в Одесі відчувалась гостра нестача енергетичних потужностей¹⁰⁸. Водночас, Херсон і область у перспективних планах радянського керівництва займали особливе становище. Станом на 1947 р. у перспективі було заплановано будівництво на Дніпрі у районі міста Херсона гідроелектростанції, про що згадував Голова Ради Міністрів УРСР М. Хрущов у своїй доповідній до Голови Ради Міністрів СРСР Й. Сталіна, яку було передано по лінії спеціального зв'язку ВЧ¹⁰⁹. На 1947 р. ще не було конкретних планів будівництва і не було відомо точного місця розташування майбутньої гідроелектростанції, її проект і план будівництва було затверджено лише 1950 р. із прийняттям постанови ЦК ВКП(б) і Ради Міністрів СРСР «Про будівництво Каховської ГЕС, Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування південних районів України і північних районів Криму». Ця гідроелектростанція була запланованою до будівництва разом із будівництвом міста-супутника Нова Каховка. У 1947 р. у своїй доповідній записці М. Хрущов відзначав, що будівництво цієї гідроелектростанції мало посилити потужність енергогенеруючої системи Дніпроенерго і Донбасенерго в результаті будівництва високовольтної лінії електропередачі Кривий Ріг-Миколаїв-Херсон-Одеса¹¹⁰.

¹⁰⁷ Секретарю ЦК КП(б)У Л. Кагановичу «Об энергоснабжении народного хозяйства Украинской ССР в 1947 году» (від – П. С.) Д. Коротченка // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4023. – Арк. 446.

¹⁰⁸ Там само. – Арк. 442.

¹⁰⁹ Товарищу Сталіну Й. В. (від – П. С.) Н. Хрущева. 31.XII.47 г. Передано по ВЧ // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4697. – Арк. 565.

¹¹⁰ Там само.

Проте, ситуація із енергозабезпеченням південних районів УРСР була не простою. Так, як відзначено у довідці про енергетичне забезпечення господарства УРСР для Першого Секретаря ЦК КП(б)У, потужність Одеського енергокомбіната на 1 травня 1947 р. складала 25 тис. квт., що складало 59% довоєнного рівня. У той же час потреба міста на кінець 1947 р. мала складати 50 тис. квт., а потужність електростанцій до кінця року планувалося збільшити до 35 тис. квт.¹¹¹ Таким чином, ситуація із енергозабезпеченням Одеси складалась критично. У Миколаєві ситуація із енергетичними потужностями була дещо кращою ніж у Одесі. Так, на 1 травня 1947 р. відновлені потужності електростанцій складали 10 тис. квт., що становило 27% довоєнної потужності, а також було введено в дію заводські електростанції потужністю в 3 тис. квт.

На кінець 1947 р. планувалося збільшення споживання електроенергії по місту Миколаєву до потужності у 20 тис. квт. при прогнозованій на кінець року потужності електростанцій у 38 тис. квт. Тобто, у Миколаєві був резерв енергетичних потужностей, який відкривав перспективи для нарощування виробництва в промисловості міста¹¹². За висновками авторів довідки, це не вирішувало питання енергоспоживання міста із-за надмірної концентрації енергетичних потужностей в результаті пуску в дію агрегату в 25 тис. квт., при цьому, відзначено, що його зупинка обмежуватиме обсяги можливого споживання електроенергії на 50%. На упередження наслідків такого випадку М. Хрущовим і було запропоновано прокладення високовольтної лінії електропередач Кривий Ріг-Миколаїв. Таким чином, потужні електростанції мали розглядатися також у ролі своєрідного гаранта безперебійного енергозабезпечення. Щодо Миколаєва, слід відзначити будівництво у місті в цей період суднобудівних підприємств, у тому числі Міністерством будівництва військових і військово-морських підприємств. Фактично, у Миколаєві на 1947 р. було заплановано сконцентрувати більшість суднобудівних потужностей басейну Чорного і Азовського морів. Іншими, менш

¹¹¹ Секретарю ЦК КП(б)У товарищу Кагановичу Л. М. Об энергоснабжении народного хозяйства Украинской ССР в 1947 году. За підписом Д. Коротченка // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4023. – Арк. 442.

¹¹² Там само. – Арк. 443.

потужними центрами суднобудування і судноремонту у Чорному й Азовському морях були Маріуполь і Керч. Проте, їхні потужності у цей період оцінювалися як дуже вузькі й не достатні для забезпечення потреб у суднах, які стрімко зростали у Чорному й Азовському морях із відбудовою промисловості й зростаючими обсягами перевезень¹¹³. Тому зростання енергетичних потреб Миколаєва й високий ступінь ризику від неналежної готовності до їх повного задоволення обумовлювали формування єдиного потужного енергетичного району із включенням до нього як енергетичної потуги Дніпроенерго, так і південних міст – Миколаєва, Одеси, Херсона. По Херсонській області ситуація із забезпеченням потреб міста енергетичними потужностями була доволі стабільною. Так, на 1 травня 1947 р. було відновлено 15 електростанцій потужністю 3984 квт. На 1947 р. прогнозована потужність споживання електроенергії складала 9300 квт. і заплановано введення в експлуатацію у 1947 р. турбіни потужністю 5400 квт. й двох котлів на Херсонській комунальній електростанції, а також ТЕЦ консервного заводу потужністю 1350 квт. Загальна потужність введених у дію ресурсів із виробництва електроенергії на кінець 1947 р. була запланованою у 9750 квт. і мала у повному обсязі забезпечити потреби міста¹¹⁴. Отже, по Херсону ситуація була доволі стабільною із введенням у дію енергетичних потужностей у зв'язку з відсутністю в місті потужної промислової бази на відміну від Одеси і Миколаєва.

Формування промислових вузлів мало спиратися та енергогенеруючу систему Дніпроенерго, яка мала охопити регіон Подніпров'я. Тому відновленню потужності Дніпроенерго також приділялась значна увага зі сторони уряду СРСР. Дніпроенерго своїми потужностями мала забезпечувати соціально-економічний розвиток регіону Української РСР який складали області на берегах Дніпра, у тому числі із розвинутою індустрією такі як Дніпропетровська й Запорізька.

¹¹³ Секретарю Центрального Комітету ВКП(б) України (від – П. С.) Начальника Азовського пароходства Сидорова. 17 октября 1947 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4747. – Арк. 231-232.

¹¹⁴ Секретарю ЦК КП(б)У товарищу Кагановичу Л. М. Об энергоснабжении народного хозяйства Украинской ССР в 1947 году. За підписом Д. Коротченка // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4023. – Арк. 443.

Центральне місце у забезпеченні енергогенеруючими потужностями Дніпроенерго мало відігравати відновлення ДніпроГЕС. Зважаючи на важливість негайного забезпечення енергоресурсами регіону Дніпроенерго цю енергогенеруючу систему було з'єднано із Донбасенерго з метою гарантування безперебійного забезпечення необхідної напруги в системі. Об'єднання цих потужних енергетичних систем закладало підвалини для формування потужного Південного енергетичного району. На 1947 р. по Херсонській області іще не було розроблено планів розвитку мережі високовольтних ліній електропередачі, як це планувалося щодо Миколаєва. Це було обумовлено відсутністю потужної індустрії в області. Проте, кліматичні характеристики Херсонської області й наявність водної артерії Дніпра заклали підвалини створення у цій області потужного енергетичного центру, якими було обумовлено формування Південного енергорайону. Крім розвитку ліній електропередачі по Херсонській області планувалося також розвивати місцеві енергогенеруючі потужності. В протоколі засідання бюро Херсонського обкому КП(б)У від 26 грудня 1946 р. було заплановано протягом 1947 р. ввести в експлуатацію по області 14 теплових електростанцій загальною потужністю 350 квт.¹¹⁵ Проте, вже того ж таки року економічну доцільність будівництва теплових електростанцій в Херсонській, Одеській та Миколаївській областях було поставлено під сумнів М. Хрущовим. Свої міркування із цього приводу він виклав у доповідній записці на ім'я Й. Сталіна, котру було передано по ВЧ (лінія спеціального урядового зв'язку). Передача записки по ВЧ свідчила, що дане питання вважалося М. Хрущовим невідкладним і, вочевидь, від результатів його розгляду залежали плани соціально-економічного розвитку не лише вказаних міст – Херсона, Миколаєва і Одеси, а й в цілому УРСР.

Доповідну записку М. Хрущова, яку було передано по ВЧ (лінії спеціального урядового зв'язку) 31 грудня 1947 р., очевидно, було складено на основі аналізу даних по розвитку

¹¹⁵ Выписка из протокола «103/п. 78 Заседания бюро Херсонского обкома КП(б)У от 26 декабря 1946 г. «О мероприятиях по дальнейшему развитию сельской электрификации в области» // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4697. – Арк. 7.

енергетики в УРСР протягом цього року. В ній було відзначено, що забезпечення електроенергією міст Херсона, Миколаєва і Одеси здійснюється місцевими тепловими електростанціями на базі вугілля із Донбасу, яке в ці області доставлялося залізницею. Таким чином, перевезенням вугілля в ці області було перевантажено залізничний транспорт і поставала актуальна потреба будівництва місцевих теплових електростанцій. Слід відзначити, що у цей період у зв'язку із масштабними будівництвами залізницями перевозилися дуже великі обсяги вантажів. М. Хрущов у своїй доповідній висловлював думку, що слід нарощувати потужності виробництва електроенергії на Донбасі, де теплові електростанції мали виробляти електроенергію на базі місцевого вугілля. Оскільки регіональна електромережа Дніпроенерго була під'єднаною до Донбасенерго, то М. Хрущов запропонував підключити міста Миколаїв, Херсон й Одесу до мережі Дніпроенерго шляхом прокладення ліній високовольтної електропередачі протяжністю 335 км. від Кривого Рогу через Миколаїв до Херсона й Одеси¹¹⁶. У доповідній М. Хрущов згадав про перспективу будівництва в районі Херсона на Дніпрі гідроелектростанції потужністю до 250 тис. квт., відповідно, будівництво ліній високовольтної електропередачі до південних міст УРСР мало дати змогу передавати в мережу Дніпроенерго надлишки дешевої електроенергії від планованої гідроелектростанції. Планована гідроелектростанція в районі Херсона, яку було зазначено М. Хрущовим, вочевидь, мала на увазі майбутня Каховська ГЕС. Дана пропозиція М. Хрущова була втілена в життя завдяки проекту будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського й Північно-Кримського каналів та зрошування південних районів України і північних районів Криму. У своїй доповідній М. Хрущов також відзначав, що будівництво цієї лінії високовольтної електропередачі матиме позитивне значення для реалізації програми зрошування південних районів УРСР.

Фактично, будівництво місцевих електростанцій в південних районах УРСР заклало підвалини формування автономних енергорайонів, проте, вони би перебували у залежності

¹¹⁶ Товарищу Сталіну І. В. (від – П. С.) Н. Хрущева. 31.XII.47 г. передано по ВЧ // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4697. – Арк. 565.

від доставки вугілля із Донбасу. За пропозицією М. Хрущова, ці регіони мали стати частиною великого енергорайону завдяки потужній мережі ліній високовольтної електропередачі із перспективою її розширення. Тому, фактично, програма створення Південного енергорайону, яка реалізувалась із початком проекту будівництва Каховської ГЕС, заклала підвалини розширення цього району із включенням до нього й Криму¹¹⁷. Фактично, за розрахунками М. Хрущова, втрати в мережі ліній високовольтної електропередачі були значно менш затратними ніж перевезення вугілля залізницею. Рентабельність розвитку Південного енергорайону значно зросла на 1948 р. після того як було розвідано поклади бурого вугілля, придатного для використання в системі Дніпроенерго¹¹⁸.

21 березня 1946 р. секретарям обкомів ВКП(б) було надано розпорядження надати телеграмами в управління Сталінської залізниці дані щодо наявності в областях покладів бурого вугілля й інших видів палива, а також можливості їх використання потреб залізниці. Телеграму було надіслано до Запорізького, Сімферопольського і Херсонського обкомів із Дніпропетровська¹¹⁹.

Після Другої світової війни в УРСР у колгоспах (без врахування трудових ресурсів західних областей, де колективізація іще тільки здійснювалась), нараховувалося на 1-й квартал 1947 р. 5428,1 тис. працездатного населення, із них чоловічої статі 1360,8 тис. Тобто, серед працездатного населення в колгоспах чоловіки складали лише чверть від загальної кількості. При цьому загальне число дворів складало 4118 тис. Відповідно, число працездатних в середньому по Україні складало 1,3 на один двір. Також, слід відзначити, що на 1 січня 1946 р. всього колгоспів по УРСР нараховувалося 26368, тобто, на один колгосп припадало в середньому по Україні 176 дворів і в середньому дещо більше 200 чоловік

¹¹⁷ Схема развития электрических сетей от Каховской ГЭС. 28 июня 1951 (для Зав. відділом будівництва і будматеріалів ЦК КП(б)У Мазуї П. А. – П. С.) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1291. – Арк. 3.

¹¹⁸ Товарищу Маленкову Г. М. (від – П. С.) Хрущев Н. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5122. – Арк. 4.

¹¹⁹ Телеграма із Дніпропетровська в Запоріжжя, Сімферополь (Херсон – П. С.). 21.ІІІ.1946 // ДАХО. – Ф. П46. – Оп. 1. – Спр. 568. – Арк. 20.

працездатного населення. Не зважаючи на такі складні демографічні показники у колгоспах на 1947 р. було заплановано використання у промисловості 1058,2 тис. чоловік. Тобто, майже 20% загального числа працездатного населення в колгоспах. Слід відзначити, що у колгоспах і МТС в середньому по Україні було зайнято 1138,2 тис. чоловік, тобто, дещо більше 20% населення колгоспів¹²⁰. Відповідно, значна частина працездатного населення не була задіяною у виробничих процесах в колгоспах. Причиною такого стану, коли у сільській місцевості, на заважуючи на складну демографічну ситуацію після війни, у виробничих процесах в колгоспах задіяно лише трохи більше п'ятої частини від загальної чисельності, слід вбачати у надто слабкій виробничій базі колгоспів. Відповідно, поставала нагальна потреба нарощувати виробничу базу в колгоспах і це завдання мало вирішуватися в результаті реалізації ряду програм, однією із яких була електрифікація сільського господарства УРСР. Ця програма почала реалізовуватися іще від 1945 р., проте, у 1946 р. результати її втілення у життя були не значними. Певних успіхів вдавалося досягнути лише в тих регіонах де була потужна енергетична й індустріальна база, що заклало можливість перерозподіляти частину енергетичних ресурсів на сільське господарство, а також залучати ресурси промислових підприємств для створення енергетичної бази колгоспів й радгоспів, так звану шефську допомогу. Особливо успішно така політика здійснювалась у Запорізькій області в якій відбувалося відновлення енергетичних потужностей ДніпроГЕС, будувалися інші електростанції й закладалась основа потужного енергетичного виробничого об'єднання Дніпроенерго.

Серед виробничих потужностей, які було заплановано підключити до енергоспоживання, у перші повоєнні роки визначено сільськогосподарські підприємства в рамках програми електрифікації сільського господарства. Обсяги виконання планів сільської електрифікації перебували у залежності від реалізації програми відновлення енергетичних потужностей

¹²⁰ Справка о наличии трудоспособных в колхозах УССР и количество колхозников, которые могут быть использованы на период 1-го квартала 1947 г. в промышленности // Центральний державний архів громадських об'єднань України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4051. – Арк. 138.

в Україні оскільки відбувалося активне під'єднання колгоспів й радгоспів до високовольтних ліній електропередач. Так, у Запорізькій області протягом десяти місяців 1947 р. в рамках реалізації програми електрифікації сільського господарства було збудовано ліній електропередачі протяжністю 188 км., щоправда, річним планом було передбачено будівництво 727 км.¹²¹. Таким спосіб електрифікації сільського господарства вважався найбільш оптимальним і, за можливості, саме таким чином і відбувалась електрифікація, що збільшувало навантаження на мережу високовольтних електропередач і систему в цілому й ставило питання про збільшення її потужності за рахунок збільшення потужностей на електростанціях Міністерства електростанцій СРСР. Таким чином, закладалися передумови для відмови в рамках програми електрифікації сільського господарства від розширення можливостей використання енергії малих річок, вітру¹²² тощо, хоча програма електрифікації сільського господарства передбачала розширення використання саме відновлюваних видів енергії й із залученням місцевих ресурсів. Отже, керівництво УРСР, прагнучи виконувати плани по електрифікації сільського господарства, часто відмовлялося від максимального використання місцевих ресурсів й намагалося у більш простий спосіб реалізувати цю програму. Відповідно, складалися умови для більшого розширення енергомережі й збільшення її потужності відповідно до зростаючого обсягу енергоспоживання.

Як показують дані щодо залучення працездатного населення у 1947 р. до роботи в колгоспах і Машинно-тракторних станціях, найбільш гармонійним між розвитком промисловості й сільського господарства баланс був у Дніпропетровській області по території УРСР. Так, на 1 січня 1947 р. по Дніпропетровській області некомплект робочої сили на промислових

¹²¹ Секретарю ЦК КП(б)У Л. Кагановичу Докладная записка о ходе электрификации сельского хозяйства Запорожской области в 1947 году (від – П. С.) Секретаря обкома КП(б)У Л. Брежнева // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4697. – Арк. 585.

¹²² Товарищу И. В. Сталину (від – П. С.) Председателя Совета Министров УССР Н. Хрущева и Секретаря ЦК КП(б)У Л. Кагановича. 25.VI.47г. // Центральний державний архів громадських об'єднань України (далі – ЦДАГО України). – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4023. – Арк. 84.

підприємствах складав 10906 чоловік, а чисельність колгоспників, яких планувалося використати в промисловості 50,2 тис. чоловік. При цьому, чоловічого працездатного населення в цій області було 71,8 тис. чоловік, а зайнято у роботі колгоспів та МТС всього 76,4 тис., при загальній чисельності працездатного населення в області 299,8 тис. чоловік¹²³. Ця область була найбільшим споживачем електроенергії, яка вироблялась в системі Дніпроенерго. Другою областю за обсягами енергоспоживання в системі Дніпроенерго була Запорізька, також доволі індустріалізована, щоправда, із менш розвинутим сільським господарством. Цей енергетичний район було об'єднано річкою Дніпро, котра й закладала кліматичні, а також гідрологічні передумови для розвитку сільського господарства, які активно використовувалися із розвитком системи зрошування завдяки залученню водних ресурсів Дніпра.

Реалізація програми електрифікації сільського господарства мала на меті забезпечити умови для активного культивування нових сільськогосподарських культур та інтенсифікації аграрного виробництва, зокрема, значна увага приділялась південним регіонам УРСР. У цьому контексті слід відзначити, що південні регіони УРСР, як Херсонська і Миколаївська й частково Запорізька області, мали схожі кліматичні умови із степовим ландшафтом північного Криму. Згодом, коли відбувався процес передачі Кримської області від РРФСР до УРСР у 1954 р. відзначалося, що кримські степи є продовженням українських степів і, фактично, із передачею Криму до складу УРСР буде створено адміністративне підґрунтя економічного відродження півострова. Про це під час розгляду питання передачі Криму до складу УРСР заявляв від імені Президії Верховної Ради СРСР М. Пегов на першій сесії Верховної Ради СРСР четвертого скликання¹²⁴. Власне, база для соціально-економічного відродження Кримського півострова закладалась в резуль-

¹²³ Справка о наличии трудоспособных в колхозах УССР и количестве колхозников, которые могут быть использованы на период 1-го квартала 1947 г. в промышленности // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4051. – Арк. 138.

¹²⁴ Заседание Верховного Совета СССР 4-го созыва, первая сессия (20-27 апреля 1954 г.): стенографический отчет. – М.: Изд. Верховного Совета СССР, 1954. – 571 с. – С. 474.

таті реалізації у південних районах УРСР програм соціально-економічного розвитку, у тому числі й електрифікації сільсько-го господарства.

На 25 червня 1947 р. в доповідній записці Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Кагановича і Голови Ради Міністрів УРСР М. Хрущова на ім'я Й. Сталіна було підбито попередні підсумки реалізації програми електрифікації сільського господарства УРСР. Зокрема, відзначалося, що на вказаний час було введено в експлуатацію 2136 сільських електростанцій загальною потужністю 44,9 тис. квт. Це складало 76,6% довоєнного рівня. При цьому, на базі цих електростанцій і шляхом приєднання до ліній високовольтних електропередач було електрифіковано 1798 колгоспів, що складало 6% від їх загальної чисельності. Такі показники Л. Каганович і М. Хрущов у своїй доповідній Й. Сталіну характеризували як незадовільні. Протягом першої п'ятирічки після завершення Другої світової війни було заплановано побудувати сільських гідроелектростанцій загальною потужністю 203 тис. квт, але протягом першого року цієї п'ятирічки було збудовано всього 319 електростанцій загальною потужністю 691 квт, тобто, лише 3,4% від плану¹²⁵. У 1947 р. було заплановано активізувати роботу по будівництву сільських електростанцій, увівши в експлуатацію 1537 об'єктів потужністю 40 800 квт., у тому числі 894 малих гідроелектростанцій потужністю 25 360 кіловат. Введеними у дію потужностями планувалося електрифікувати 2545 колгоспів, 57 радгоспів, 291 МТС, 34 МТМ і МРЗ й 73 інших сільськогосподарських об'єктів.

У доповідній щодо електрифікації сільського господарства УРСР Л. Каганович і М. Хрущов відзначали, що виділені на 1947 р. матеріальні фонди для цієї програми покривали всього 15-20% від потреби. У зв'язку із цим ЦК КП(б)У й уряд здійснювали роботу по мобілізації внутрішніх ресурсів та займалися пошуком шефської допомоги у реалізації програми електрифікації сільського господарства. Водночас, відзначено, що ця робота не давала змоги покрити нестачу ресурсів. До доповідної записки було додано проект постанови Ради

¹²⁵ Товарищу І. В. Сталіну (від – П. С.) Председателя Совета Министров УССР Н. Хрущева и Секретаря ЦК КП(б)У Л. Кагановича. 25.VI.47г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4023. – Арк. 82.

Міністрів СРСР, який Л. Каганович і М. Хрущов надсилали на розгляд Й. Сталіну. Цей проект передбачав виробництво необхідних для електростанцій матеріалів та обладнання на підприємствах союзного підпорядкування, які знаходилися на території УРСР¹²⁶. Дане положення доволі зрозуміло ілюструє картину із розподілом ресурсів у СРСР пізньосталінського періоду. Партійне і урядове керівництво УРСР мали доволі детальну інформацію щодо обсягів виробництва і його номенклатури, а також виробничих потужностей підприємств, у тому числі й союзного підпорядкування, розташованих на території УРСР. Вочевидь, у своїй доповідній на ім'я Й. Сталіна вони ставили питання про перерозподіл обсягів використання виробничих потужностей на території УРСР на користь місцевого попиту. Безумовно, ставити питання про скорочення чи відстрочення виконання плану по забезпеченню таких енергетичних об'єктів як електростанції Донбасу чи ДніпроГЕС вони не мали змоги. Тому, фактично, керівництво УРСР мало вишукувати вільні потужності в республіці, котрі була можливість задіяти для реалізації програми електрифікації сільського господарства. Тобто, партійне і урядове керівництво УРСР у період активної відбудови соціально-економічного потенціалу УРСР після війни активно напрацьовували інституційні можливості із пошуку, аналізу й використання внутрішніх потужностей для забезпечення програм республіканського значення. У той же час, сама доповідна й проект постанови свідчать, що здійснити залучення виробничих потужностей підприємств союзного підпорядкування на користь внутрішньо республіканських потреб було неможливим без відповідного нормативного документу, прийнятого на рівні Союзного Уряду. Тобто, спостерігаємо чіткий регіональний підхід до управління економікою УРСР у пізньосталінський період, коли панувала командно-адміністративна планова економіка. Республіканське керівництво здійснювало детальний моніторинг потенційних можливостей в республіці для виконання програм і, відповідно, за узгодження із планами по їх завантаженості загальносоюзними програмами, здійснювало запит до керівництва СРСР. Дана система державного

¹²⁶ Там само. – Арк. 83.

управління економікою була мало гнучкою й обмежувала можливості оперативного управління ресурсами на регіональному рівні. Проте, як слід звернути увагу, залишалися можливості для пошуку внутрішніх ресурсів, які залучалися без узгодження із Союзним Урядом, а також шефської допомоги зі сторони підприємств інших галузей, яка також не мала узгоджуватися із загальносоюзним керівництвом.

Водночас, проект постанови Ради Міністрів СРСР передбачав реорганізацію установ, які здійснювали програму електрифікації сільського господарства в УРСР. Цю реорганізацію урядових інституцій в УРСР слід було здійснювати на підставі нормативного рішення Союзного Уряду. Зокрема, Л. Каганович і М. Хрущов у своїй доповідній звертаються із запитом щодо створення при Раді Міністрів УРСР Головного Управління сільської електрифікації, при облвиконкомах обласних управлінь, а також структур при районних виконкомах¹²⁷. Тобто, структура державного управління в УРСР мала узгоджуватися із Союзним Урядом. Власне, у цьому полягав колоніальний характер управління економікою УРСР, який було унормовано також і в Конституціях СРСР і УРСР шляхом зазначення переліку міністерств як союзних так і союзно-республіканських і такі самі положення були в республіканській Конституції. Фактично, для здійснення програм республіканського значення керівництво УРСР мало корелювати свою виконавчу структуру із загальносоюзною. Це мало наслідком не достатньо гнучкий характер системи державного управління, проте, забезпечувало достатні можливості для союзного керівництва оперативно мобілізувати ресурси в республіці.

У доповідній Л. Кагановича і М. Хрущова Й. Сталіну щодо здійснення програми електрифікації сільського господарства було поставлено питання щодо кредитування Сільгоспбанком СРСР на 80% капітальних затрат колгоспів на сільську електрифікацію не залежно від внесених сум із неподільних фондів і стану платежів по раніше взятих кредитах. Іще одним засобом колоніального управління економікою УРСР була надмірна централізація управління фінансовими і кредитними фондами¹²⁸.

¹²⁷ Там само. – Арк. 83-84.

¹²⁸ Там само. – Арк. 84.

Зрештою, відзначалося, що запропоновані заходи разом із максимальною мобілізацією внутрішніх ресурсів республіки дадуть змогу виконати план по сільській електрифікації на 1947 р. Дане положення звертає на себе увагу в контексті того, що республіканське керівництво намагалося поставити в залежність виконання плану від його можливостей мобілізувати внутрішні ресурси. Фактично, республіканське керівництво мало засвідчити союзному, що воно має достатні можливості для моніторингу ресурсної бази республіки і, таким чином, представивши результати моніторингу та їх аналіз, може мотивувати союзне керівництво надати у його розпорядження виявлені ресурсні можливості.

Ситуація зі здійсненням програми електрифікації сільського господарства по областях УРСР на 1947 р. була не рівномірною. Зокрема, у Херсонській області, індустріальне виробництво і сільське господарство на цей час було слабо розвинутим, програма електрифікації сільського господарства втілювалась у життя доволі складно.

У 1946 р. ефективність роботи Запорізької міжобласної контори Сільелектро викликала критику. Так, у відповіді завідувачому промисловим відділом Херсонського обкому КП(б)У було повідомлено начальником Херсонського відділення Запорізької міжобласної контори Сільелектро, що начальник контори належної уваги Херсонському відділенню Запорізької контори Сільелектро не надавав. Зокрема, мова йшла про забезпечення матеріалами й фінансуванням¹²⁹. На підставі того, що із-за неналежної уваги до роботи Херсонського відділення для нього склалась критична ситуація, його начальник ставив питання про складення своїх повноважень, висловлюючись, що він не сподівається на покращення у 1947 р. ситуації із матеріальним забезпеченням роботи ввіреного йому відділення¹³⁰.

На 1 жовтня 1947 р. Херсонське відділення Сільелектро було вже реорганізовано в окрему обласну контору Сільелектро і у новому статусі її робота була також не ефективною,

¹²⁹ Заведующему промышленным отделом Херсонского обкома КП(б)У тов. Верушкину (від – П. С.) Начальника Херсонского отделения Сельэлектро И. Р. Анишина. Лютий 1947 р. // ДАХО. – Ф. П46. – Оп. 1. – Спр. 934. – Арк. 2.

¹³⁰ Там само. – Арк. 5.

оскільки річний план на 1 жовтня було виконано всього на 3,6%, при цьому нічого не виконавши по плану будівельно-монтажних робіт. Причинами такого становища було вказано погане фінансове становище колгоспів Херсонської області із-за несприятливих кліматичних умов в області, в результаті чого вони не мали змоги здійснювати роботи щодо електрифікації й користуватися кредитами Сільгоспбанку. Також, за даними доповідної, 90% плану роботи «Сільелектро» по Херсонській області складало будівництво 60 км. високовольтної лінії електропередачі й 12 підстанцій. Все це будівництво мало здійснюватися за рахунок коштів республіканського бюджету УРСР, але фінансування надано не було¹³¹. Отже, вже на 1946 р. було бачення потреби забезпечувати електрифікацію колгоспів та МТС Херсонської області за рахунок будівництва високовольтних ліній електропередачі і до цього спонукали несприятливі кліматичні умови які не давали змоги спиратися на місцеві ресурси. Крім того, в Херсонській області не була настільки як у Запорізькій області розвинута електропромисловість, а тому не було змоги передати здійснення електрифікації сільськогосподарських підприємств під шефство крупних підприємств області.

Так, 26 грудня 1946 р. питання сільської електрифікації в Херсонській області розглядалося на бюро обкому КП(б)У. У протоколі бюро зазначено, що темпи здійснення цієї програми по області незадовільні. Особливо варто звернути увагу, що планом на 1946 р. передбачалося будівництво 15 км. високовольтних ліній електропередачі, а замість цієї протяжності було збудовано лише 10,6 км.¹³² Отже, по Херсонській області саме підключення колгоспів до високовольтних ліній електропередачі, які постачали вироблену мережею Дніпроенерго електроенергію було у пріоритеті для обласного керівництва. По інших

¹³¹ Заместителю Секретаря ЦК КП(б)У по электростанциям и электропромышленности товарищу Сердюкову Докладная записка «О работе по сельской электрификации в области за 1947 год» (від – П. С.) Зам. Секретаря обкома КП(б)У по строительству и стройматериалам В. Онищенко. 20 февраля 1948 г. // ДАХО. – Ф. П46. – Оп. 1. – Спр. 1218. – Арк. 11.

¹³² Выписка из протокола «103/п. 78 Заседания бюро Херсонского обкома КП(б)У от 26 декабря 1946 г. «О мероприятиях по дальнейшему развитию сельской электрификации в области» // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4697. – Арк. 7.

показниках, як було відзначено у протоколі, також було недовиконання плану. Водночас, зазначалося, що по Херсонській області програма електрифікації сільського господарства здійснювалась Херсонським відділенням Запорізької контори «Сільелектро». Обком КП(б)У відповідальність за невиконання цієї програми на 1946 р. покладав, здебільшого, на цю установу, яка, на думку бюро обкому, неналежним чином поставила роботу, зокрема, із залученням колгоспів до реалізації програми. Тому пропозицією бюро обкому, зазначеною у протоколі до ЦК КП(б)У й Ради Міністрів УРСР було прохання створити Херсонську обласну контору «Сільелектро» із її прямим підпорядкуванням тресту «Укрсільелектро». Тобто, Херсонський обком прагнув створення в області самостійної контори й виходу області із територіальної підпорядкованості конторі в Запоріжжі. Оскільки в Херсонській області програма сільської електрифікації відігравала ключову роль для соціально-економічного розвитку регіону, то створення самостійної контори «Сільелектро» мало би наслідком більшу автономність області та її керівництва у прийнятті господарських рішень. Таким чином, політика на формування в Херсонській області окремого аграрно-промислового вузла була би посилена. Проте, утворення міжрегіональної контори «Сільелектро» саме в Запорізькій області було, вочевидь, обумовлено найбільш динамічним розвитком енергетики в мережі Дніпроенерго завдяки будівництву ДніпроГЕС.

У протоколі засідання бюро Херсонського обкому КП(б)У також було встановлено нові плани будівництва високовольтних ліній електропередачі протяжністю 46 км. на 1947 р., заплановано обладнати 12 трансформаторних кіосків із підключенням до ліній високовольтної електропередачі на 400 квт. Для порівняння, місцеві теплові електростанції по Херсонській області, введені у дію протягом 1947 р., мали давати потужність 350 квт. Тобто, від ліній високовольтної електропередачі планувалося отримувати значно більше енергетичних потужностей. Фактично, планувалося більш прискореними темпами підключати колгоспи до мережі Дніпроенерго. На нарощування темпів реалізації програми сільської електрифікації в Херсонській області бюро обкому звернулося до Ради Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У із проханням зобов'язати

Міністерство фінансів УРСР виділити на будівництво об'єктів сільської електрифікації 2421 тис. карбованців на 1947 р. із них 1532,5 тис. карбованців по нових об'єктах і 888,5 тис. карбованців по перехідних об'єктах 1946 р.¹³³ Фактично, планувалося в разі перевищити реалізацію цієї програми по області. Прагнення Херсонського обкому нарощувати реалізацію програми сільської електрифікації в області обумовлювалося потребою продемонструвати республіканському і союзному керівництву результати соціально-економічного розвитку у ввіреній області. Таким чином, утворення окремої Херсонської області у 1944 р. було чіткою заявкою її керівництва на відповідальність за реалізацію планів по області і, відповідно, на можливості здійснювати запити на реалізацію програм. Проте, реорганізація контори «Сільелектро» як і виділення фінансування програми перебували в залежності від позиції Ради Міністрів СРСР і ЦК КП(б)У які вже було направлено звернення до Й. Сталіна із проектом постанови¹³⁴. Проект постанови Ради Міністрів УРСР, який було підготовано ЦК КП(б)У і Радою Міністрів УРСР передбачав створення обласної контори «Сільелектро» в Херсонській області¹³⁵. Позиція ЦК КП(б)У і Ради Міністрів УРСР у створенні функціональної структури для реалізації програми сільської електрифікації полягала у створенні самостійних контор «Сільелектро» в пріоритетних для розвитку областях. Саме в такому пріоритеті була і Херсонська область на 1947 р. як перспективний регіон в розвитку сільського господарства і енергетики, а тому міжобласна контора «Сільелектро» із центром у Запорізькій області не могла забезпечити належного управління реалізацією проекту із-за віддаленості від Херсонської області й першочерговою увагою саме до тієї області в обласному центрі якої знаходився її центральний апарат.

¹³³ Там само. – Арк. 9.

¹³⁴ Справка об организации конторы «Сельэлектро» в Херсонской области Инструктора отдела электростанций и электропромышленности ЦК КП(б)У Комарова. 19.2.[19]47. // ЦДАГО України. Ф. 1. Оп. 23. Спр. 4697. Арк. 4.

¹³⁵ Структура Главного Управления сельской электрификации при Совете Министров УССР // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4023. – Арк. 106.

В протоколі засідання бюро Херсонського обкому також було заплановано протягом 1947 р. ввести в експлуатації 14 теплових електростанцій загальною потужністю 350 квт.¹³⁶ Економічну доцільність будівництва теплових електростанцій в Херсонській, Одеській та Миколаївській областях у тому ж 1947 р. було поставлено під сумнів М. Хрущовим. Свої міркування із цього приводу він виклав у доповідній записці на ім'я Й. Сталіна, котру було передано по ВЧ.

На 1948 р. вже було представлено в Раді Міністрів СРСР проект постанови «Про зрошування посушливих районів півдня України». Цей проект було відкликано М. Хрущовим завізованим ним рішенням від 17 січня 1948 р. у зв'язку із виявленими покладами бурого вугілля на території України в зоні будівництва системи зрошування. Виявлення покладів бурого вугілля зумовило перегляд схеми електрифікації зони зрошування. Будівництво електростанцій було заплановано в центрі енергетичних навантажень системою іригації й промисловими центрами. Також, важливим аспектом у виробленні нової схеми енергозабезпечення було прагнення забезпечити максимальне використання гідроенергетичних ресурсів річок Дніпра, Південного Бугу і Дністра¹³⁷. Слід відзначити, що при плануванні системи зрошування в південних районах УРСР керівництво республіки продовжувало орієнтуватися на створення цілісного економічного району, який мало бути охоплено іригаційною системою і на цей район мало бути накладено енергетичний район. Таким чином, будівництво теплових електростанцій на базі покладів бурого вугілля мало сформувати систему опорних точок енергетичного району в зоні іригації й спиратися, фактично, на промислові центри в містах. Фактично, теплові електростанції мали забезпечувати потреби міст в районі зрошування.

Керівництво УРСР при цьому плануванні намагалось комплексно вирішити реалізацією єдиної програми декілька ключових проблем – забезпечення умов для ефективного сільського

¹³⁶ Выписка из протокола «103/п. 78 Заседания бюро Херсонского обкома КП(б)У от 26 декабря 1946 г. «О мероприятиях по дальнейшему развитию сельской электрификации в области» // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4697. – Арк. 7.

¹³⁷ Товарищу Маленкову Г. М. (від – П. С.) Хрушев Н. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5122. – Арк. 4.

господарства і електрифікації та забезпечення промислового зростання у Подніпров'ї, Кривому Розі, Херсоні, Миколаєві й Одесі. У доповідній записці М. Хрущовим було обґрунтовано більшу економічну доцільність нової схеми енергозабезпечення району іригації тим, що вона передбачала забезпечення енергетичних потреб Подніпров'я і південних районів УРСР за рахунок ресурсів лише цього регіону. У той же час енергетичні потреби Донбасу мали забезпечуватися лише енергогенеруючими ресурсами цього регіону, відповідно, підключення Дніпроенерго до системи Донбасенерго згідно наново розробленого плану втрачало свою актуальність. За рахунок енергогенеруючих потужностей Донбасенерго мало відбуватися забезпечення лише Харківського економічного району. Київ також мав забезпечуватися енергетичними ресурсами завдяки ресурсам місцевого генерування. Отже, запропонований проект передбачав поглиблення автономності економічних районів УРСР й закладення умов для забезпечення господарської діяльності на базі власних ресурсів із мінімізацією їх постачання від інших районів. Важливо відзначити автономізацію Подніпров'я щодо Донбасу і більш глибокої економічної інтеграції на базі створення потужної системи зрошування й енергозабезпечення із ним південних районів УРСР. Таким чином, було закладено перспективу подальшої економічної інтеграції із цим районом і Криму, котрий був прилеглим до цього району і в цей же період відбувся розвиток й систематизація транспортних зв'язків Криму із двома крупними і перспективними промисловими центрами цього регіону – Запоріжжям і Херсоном.

Вже в конкретному проекті, який було розроблено і направлено у вигляді проекту постанови Ради Міністрів СРСР, було передбачено створення системи зрошування на території таких областей УРСР як Запорізька, Херсонська, Миколаївська, Одеська й Ізмаїльська¹³⁸. Тобто, конкретним проектом було передбачено географічне звуження зрошуваної території, очевидно, більш конкретний аналіз можливостей реалізації проекту вказав на малу рентабельність масштабного проекту. Залучення водних ресурсів базово було передбачено як і за попередніми

¹³⁸ Постановление Совета Министров Союза ССР «Об орошении засушливых районов Юга Украины». Проект // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5122. – Арк. 6.

розрахунками 1947 р. на основі річок Дніпра, Південного Бугу, Дністра і малих річок. Проте, проект який було затверджено до реалізації постановою Ради Міністрів СРСР і ЦК ВКП(б) вже передбачав деяку зміну географічних меж системи зрошування, яка охоплювала Дніпропетровську, Запорізьку, Херсонську й Миколаївську області УРСР, а також Кримську область на той час РРФСР¹³⁹. За цим проектом передбачалося базове залучення водних ресурсів лише Дніпра і малих річок регіону. За проектом 1948 р. було передбачено зрошування площі в 455, 2 тис. га¹⁴⁰. Значну більшу площу зрошування було передбачено проектом 1950 р., котра складала 1200 тис. га на території УРСР і 300 тис. га на території Криму. Тобто, фактично, проект 1950 р. мав охопити значно більшу площу за обсягом із залученням водних ресурсів із меншої кількості джерел. Так, за проектом 1948 р. було передбачено залучення ресурсів окремих річок в кожній області: для Ізмаїльської це мав бути Дунай та ряд малих річок в області, для Одеської-Дністер, стічні води Одеси, малі річки в області й поверхневі води, для мали бути води Дніпра, Інгулу і артезіанських вод, для Миколаївської й Запорізької областей із Дніпра, місцевих малих річок та артезіанських вод¹⁴¹. Тобто, для реалізації проекту по будівництву системи зрошування за проектом 1948 р. було передбачено здійснення будівництва гідросистем в кількох областях у автономному режимі. План 1950 р. передбачав проведення єдиного будівельного проекту. По областях за проектом 1948 р. території зрошування розподілялися таким чином: По Миколаївській – 50 тис. га, по Запорізькій – 40,5 тис. га, по Одеській – 66,7 тис. га, по Ізмаїльській 43 тис. га, а по Херсонській було передбачено будівництво системи зрошування 255 тис. га. Тобто, за цими проектами у більшості було передбачено зрошування площі саме на території Херсонської областей. Відповідно, на 1950 р. перемогла стратегія будівництва системи зрошування компактно й головну роль у її реалізації мала відігравати нова область – Херсонська. У змінах меж зони будівництва системи зрошування протягом 1947-1950 рр. Варто звернути увагу на наявність тенденції при виробленні остаточного проекту до віддання переваги реалізації більш

¹³⁹ Там само. – Арк. 7.

¹⁴⁰ Там само.

¹⁴¹ Там само. – Арк. 7-8.

компактних проектів за принципом освоєння ресурсів, розширюючи межі реалізації проекту від базового регіону. Такий самий принцип прослідковувався при реалізації проекту електрифікації в південних районах УРСР промисловості й сільсько-го господарства у перші повоєнні роки. Слід також відзначити, що проект 1948 р. не враховував у повній мірі перспективу будівництва в Херсонській області Каховської ГЕС, також цю перспективу не враховували у попередніх розрахунках 1947 р., її враховував у 1947 р. М. Хрущов, але не в контексті реалізації проекту по зрошуванню посушливих районів, а у забезпеченні виробництва необхідної для Херсона, Миколаєва і Одеси обсягу електроенергії¹⁴². Проте, у доповідній записці Й. Сталіну М. Хрущов вказував на позитивне значення будівництва системи забезпечення електроенергією південного регіону для будівництва системи зрошування. Лише за постановою 1950 р. будівництво системи зрошування і Каховської ГЕС було розроблено як цілісний проект, щ було відображено у назві постанови. Таким чином, слід відзначити іще тенденцію, до диверсифікації масштабних будівельних проектів, а саме, до вирішення одним будівництвом одночасно питання зрошування, енергозабезпечення і судноплавства по Дніпру. До диверсифікації масштабних проектів М. Хрущов зводив проект, ініціюючи відкликання проекту постанови 1948 р. із мотивацією, що потребує доопрацювання питання забезпечення енергетичної бази для регіону. Надалі ці дві тенденції апростежувалися у процесі поширення досвіду диверсифікації галузей і розширення меж зони реалізації проектів на Кримську область, що забезпечувало залучення для її розвитку ресурсів із областей УРСР.

У проекті постанови 1948 р. було враховано потреби в електроенергії для реалізації програми зрошування земель південних областей України. Ці розрахунки спиралися на вже реалізовані проекти по розвитку енергогенеруючих потужностей, а також на будівництво вже запланованих електростанцій. Так, було передбачено будівництво ліній електропередачі на 220 квт від енергогенеруючої потужності Курахіська ГРЕС-ДніпроГЕС (друга ланка, введення в експлуатацію якої планувалося на 1948 р.)-Кривий Ріг-Снігурівка-Миколаїв-Одеса,

¹⁴² Товарищу Сталіну Й. В. (від – П. С.) Н. Хрущева. 31.XII.47 г. передано по ВЧ // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4697. – Арк. 565.

від Снігурівки було заплановано будівництво лінії Снігурівка-Каховка, а також лінії на 110 квт. Снігурівка-Галаганівка-Херсон із будівництвом підвищувальної підстанції у Кривому Розі й понижувальних підстанцій у Миколаєві, Одесі та Херсоні¹⁴³. Плани будівництва ліній електропередачі, передбачені постановою, на 1948 р. передбачали постачання в напрямку міста Каховка у Херсонській області електроенергії по лінії електропередачі, щ обуло свідченням відсутності на близьку перспективу планів по будівництву в цьому районі крупної електростанції. Також, слід відзначити, що схема постачання електроенергією крупних промислових міст в регіону будівництва системи зрошування передбача їх забезпечення за паралельною схемою енергозабезпечення сільського господарства і зрошування. Крім того, було передбачено початок будівництва Кременчуцької ГЕС в четвертому кварталі 1948 р. на Дніпрі і до 1955 р завершити будівництво гідроспоруд і пуском турбін потужністю 100 тис. квт. й збудувати лінію електропередачі Кременчук-Кривий Ріг у 220 квт. Тобто, Кривий Ріг ставав тим пунктом до якого здійснювалося транспортування електроенергії та її концентрація. Водночас, і у розвитку енергетичної стратегії південних регіонів УРСР згідно із проектом 1948 р. покладалися на гідроенергетичні ресурси Дніпра. Надалі така стратегія реалізувалась із будівництвом Каховської ГЕС згідно із планом 1950 р. Поряд із розвитком потужності гідроелектростанцій було передбачено будівництво двох теплових електростанцій, однією в м. Орехові, а другої в Кривому Розі по 100 тис. квт. кожна й введення половини загальної потужності в експлуатацію до 1953 р., а половини в 1955 р. Теплові електростанції мали працювати на базі місцевих ресурсів, як було передбачено запропонованим проектом постанови. Тому розрахунок на теплові електростанції які мали працювати на місцевих ресурсах підтверджує стратегію керівництва УРСР на чолі із М. Хрущових, спрямовану на самозабезпечення соціально-економічного розвитку даного регіону. Відповідно, посилення експлуатації гідроенергетичних ресурсів Дніпра також є свідченням прагнення забезпечувати економічний розви-

¹⁴³ Постановление Совета Министров Союза ССР «Об орошнии засушливых районов Юга Украины». Проект // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5122. – Арк. 11.

ток регіону на місцевій ресурсній базі. Водночас, реалізація такої стратегії мала забезпечувати передумови для ресурсної автономізації південних районів УРСР й формування в цьому регіоні окремого економічного району. Водночас, вбачалась перспектива розширення цього економічного району. Так, проектом постанови 1948 р. було передбачено будівництво ліній електропередачі на 220 квт. Орехово-Васильєвка-Каховка, а також Васильєвка-ДніпроГЕС. Будівництво ліній електропередачі було продовженням просування стратегії М. Хрущова, яку він пропонував 1947 р. в пропозиції Й. Сталіну щодо забезпечення електроенергією промислових міст півдня України шляхом будівництва ліній електропередачі. При реалізації запропонованої проектом стратегії розвитку енергопостачання регіону було передбачено закладення декількох вузлових пунктів, які мали концентрувати енергетичні ресурси й забезпечувати їх розподіл по регіону. Це були такі вузлові пункти як Кривий Ріг, Каховка, Орехово і Васильєвка. Із початком будівництва Каховської ГЕС цю схему було переглянуто. Проте, слід відзначити розрахунок на стратегію концентрації енергогенеруючих ресурсів та транспортування електроенергії завдяки будівництву ліній електропередачі.

До будівництва ліній електропередачі мало долучитися й Міністерство сільського господарства УРСР й будувати їх до насосних станцій, котрі повинні були здійснювати прокачування водних ресурсів для зрошування. Проте, відзначено було необхідність розробки способів спалювання бурого вугілля, яке було заплановано видобувати в зоні спорудження теплових електростанцій у містах Орехов і в Кривому Розі. По всіх областях Ізмаїльській, Одеській, Миколаївській, Херсонській та Запорізькій було передбачено приєднання насосних станцій колгоспів до мережі електростанцій, які споруджувалися в цьому регіоні.

Окремим пунктом проекту постанови було передбачено зобов'язання облвиконкомів рад депутатів трудящих областей на території яких було заплановано будівництво системи іригації високу якість виконання будівельних робіт із максимальним залученням місцевих будівельних матеріалів¹⁴⁴. От-

¹⁴⁴ Там само. – Арк. 13.

же, даний проект постанови фактично передбачав нормативне забезпечення розширення автономії місцевих органів виконавчої влади у реалізації проектів загальносоюзного масштабу у частині управління будівництвом. Передумови для цього було закладено вже у процесі реалізації програми будівництва житлових і господарських об'єктів для колгоспів.

Проект постанови 1948 р. передбачав встановлення обсягу трудової участі колгоспів у будівництві, яке мали здійснювати Головводгосп і Рада Міністрів УРСР. Ця участь мала складати 10-15 % загального обсягу робіт¹⁴⁵. Щодо цієї трудової участі, слід відзначити, що вона відбувалась за принципом залучення колгоспників на базі зарахування їм трудоднів за роботу по будівництву. Таким чином, зважаючи, що проект постанови передбачав зобов'язання Держплану СРСР передбачити в бюджеті СРСР капітальні вкладення для УРСР на будівництво ірригаційної системи в південних районах, фактично, в більшості оплата праці здійснювалась за рахунок ресурсів колгоспів. При цьому, слід відзначити, що у південних областях УРСР, за винятком Запорізької області, оплата за трудодні колгоспників була одна із найнижчих по УРСР. Тому залучення трудової участі колгоспників мало вирішити питання пошуку коштів для реалізації масштабних будівельних проектів. Фінансування із державного бюджету СРСР капітальних вкладень стосувалося в основному машин і механізмів та залучення кваліфікованих працівників. Рада Міністрів УРСР, за проектом постанови, мала встановлювати трудову участь кожного колгоспу в ірригаційному будівництві за представленням облвиконкомів. Дане положення вказує на тенденцію до автономного прийняття управлінських рішень в УРСР її виконавчим органом, котрий, фактично, в ручному режимі мав здійснювати управління проектами на території УРСР.

В контексті планів по підготовці фахівців із обслуговування гідротехнічних систем, які вироблялися у 1951 р. в процесі будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, і мали готуватися на базі локальних систем зрошування на території південних районів УРСР, варто відзначити

¹⁴⁵ Там само. – Арк. 15-16.

передбачені постановою 1948 р. плани по запровадженню в штаті МТС південних областей посади інженера по обслуговуванню насосно-силових установок. Таке зобов'язання мало бути накладено на Міністерство сільського господарства УРСР і посади інженерів передбачено було запровадити у Запорізькій, Херсонській, Миколаївській, Одеській та Ізмаїльській областях. Таким чином, вже на 1948 р. у планах було формування кадрового ресурсу для забезпечення функціонування гідротехнічних споруд в зоні ірригаційного будівництва. Згодом, коли розпочалося безпосередньо будівництво, планувалося, що підготовлені на базі локальних систем фахівці мали забезпечувати обслуговування ірригаційного господарства не лише у південних районах УРСР, а і в Криму¹⁴⁶. Постанова також передбачала активний розвиток науково-дослідної бази у південних областях УРСР щодо розвитку ірригаційної системи. Так, було передбачено відкриття дослідно-меліоративних станцій в Херсонській, Дніпропетровській, Одеській та Миколаївській областях та дослідного поля в Ізмаїльській. В південній частині Херсонської області було запропоновано організувати дослідно-меліоративну станцію із попередження засолення зрошуваних ґрунтів¹⁴⁷. Проблема засолення ґрунтів у період після Другої світової війни була характерною для ландшафту Херсонської області й північних районів Криму. Щодо вирішення цієї проблеми у 1947 р. було розроблено пропозиції. Вироблення єдиної програми господарського розвитку південних районів УРСР і північних районів Криму у процесі розробки й спровадження проекту будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів дало поштовх до розробки єдиної регіональної програми вирішення проблеми засоленості ґрунтів у цьому регіоні. Проектом постанови також було передбачено початок широкої програми підготовки фахівців сільського господарства для роботи в

¹⁴⁶ Стенограмма первого совещания партийно-хозяйственного актива строителей Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов «Укрводстрой» от 9-10 июня 1951 года. м. Запоріжжя // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1358. – Арк. 45.

¹⁴⁷ Постановление Совета Министров Союза ССР «Об орошении засушливых районов Юга Украины». Проект // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5122. – Арк. 17.

умовах зрошуваних земель¹⁴⁸. Для Українського науково-дослідного інституту гідротехніки і меліорації на 1948-1950 р. в проекті постанови передбачалося побудувати у Києві головне приміщення із дослідними лабораторіями¹⁴⁹. Цей інститут набуватиме значення у ході реалізації проекту будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, маючи назву «Укргіпробоводбавовна».

У 1948 р. М. Хрущов на посаді Першого Секретаря ЦК КП(б)У активно проводив роботу по організації наукових розробок у сфері розвитку бавовництва в південних районах УРСР. Виробництво бавовняного текстилю для СРСР набуває стратегічного значення і для його культивування керівництво СРСР намагалося залучати всі придатні за кліматичними показниками регіони. Не були винятком і території південних районів УРСР, спроби освоєння вирощування бавовника здійснювалися і в Криму. На 1950 р. досвід вирощування бавовника в цьому регіоні було узагальнено й передбачено розгортання масштабного проекту по його культивуванню в південних районах УРСР і в північних районах Криму. Перспективи реалізації цього проекту пов'язувалися із будівництвом Південно-Українського і Північно-Кримського каналів і системи зрошування південних районів України і північних районів Криму. Вже у 1954 р. довелося відмовитись від подальшого розгортання програми культивування бавовника на території УРСР. Проте, саме розробка таких неординарних проектів госпродраського освоєння степових районів відкрила можливості вироблення цілісної програми господарського освоєння і розвитку степового регіону УРСР із Кримом включно.

Вже у проекті постанови 1948 р. було передбачено для Міністерства електростанцій СРСР зобов'язання до 1 січня 1949 р. переглянути схему використання гідро-енергетичних ресурсів Дніпра, а також скласти схему використання водно-енергетичних ресурсів Дністра і Південного Бугу із розрахунком на площу зрошування у 3,5 млн. га із них 0,75 млн

¹⁴⁸ Постановление Совета Министров Союза ССР «Об орошении засушливых районов Юга Украины». Проект // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5122. – Арк. 21.

¹⁴⁹ Там само. – Арк. 18-19.

га в Криму¹⁵⁰. Зрошування територій Криму передбачалося цим проектом постанови, проте, як свідчить формулювання щодо перегляду схеми використання гідро-енергетичних ресурсів, на дальшу перспективу. Слід відзначити, що було передбачено перспективу зрошування дуже великої площі, для порівняння, згідно із проектом будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування південних районів УРСР і північних районів Криму було передбачено зрошування 1200 тис. га в південних районах УРСР і 300 тис. га в Криму¹⁵¹.

У проекті постанови 1948 р. йдеться про будівництво від залізничної лінії Армянськ-Херсон гілки до Каховки із необхідним для забезпечення по залізничній лінії розміром станційних відтинків. Ця лінія згідно із проектом мала складати протяжність до 60 км. Отже, Каховка мала бути забезпеченою залізничним сполученням і, відповідно, завдяки цьому, стати одним із базових центрів для будівництва системи зрошування в регіоні. Відповідно, зростало економічне значення залізничної гілки яка сполучала Кримський півострів із Херсоном. Фактично, мало відбуватися розширення мережі сполучення Криму із материком, а це на перспективу мало закладати нарощування обсягів ресурсопостачання із Криму і в Крим з території УРСР й стимулювати поживлення соціально-економічного розвитку півострова. Будівництво залізничної гілки яка мала сполучати Каховку із Херсоном, містом на котре покладалися значні перспективи розвитку, закладало також перспективи розвитку Каховки як регіонального промислового вузла. Для цього перспективу також закладало передбачене становлення цього міста як крупного енергорозподіляючого вузла.

В якості ініціаторів проекту в проекті постанови Ради Міністрів СРСР 1948 р. було зазначено Міністерство сільського господарства УРСР, Раду Міністрів УРСР і ЦК

¹⁵⁰ Там само. – Арк. 22.

¹⁵¹ Стенограммы докладов начальника «Укрводстроя» тов Бочкина А. Е. и начальника «Днепростроя» тов. Андрианова С. Н. о строительстве Каховской гидроэлектростанции, Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 236. – Арк. 38.

КП(б)У¹⁵². Тобто, було відзначено ініціативу знизу щодо реалізації даного проекту. Постанова 1950 р. вже передбачала ініціативу Й. Сталіна¹⁵³, тобто, ініціатива виходила згори.

Ще одну важливу тенденцію, яка прослідковується в проекті постанови 1948 р. варто відзначити, залучення для будівництва системи зрошування колгоспів. Так, будівництво системи зрошування на площі 114,5 тис. га протягом 1948-1955 рр. було передбачено здійснювати залученням ресурсів безпосередньо зацікавлених колгоспів у цій зоні за допомогою держави. На площі 340,7 тис. га було передбачено здійснення будівництва Головним Управління водного господарства Міністерства сільського господарства СРСР і Радою Міністрів УРСР за трудової участі зацікавлених колгоспів¹⁵⁴. Доволі цікавим у проекті постанови є положення щодо реалізації будівельних робіт безпосередньо колгоспами лише за допомоги держави. Фактично, у цьому положенні було закладено принцип який суперечив радянській вертикально-інтегрованої командній системі, на ключове місце виводилась ініціатива на місці й, відповідно, регіональний підхід до реалізації проекту. Колгоспи, не зважаючи на їх фактичне управління Міністерством сільського господарства, розглядалися у даному проекті постанови як автономні господарюючі суб'єкти.

Вартими уваги є заплановані обсяги реалізації проекту за розподілом між суб'єктами його реалізації. По областях цей розподіл мав такий вигляд: в Ізмайльській 2,5 тис га мало будуватися колгоспами, а 40,5 тис. га Головодгоспом і Радою Міністрів УРСР; по Одеській області – 37 тис. га колгоспами і 29,7 тис. га Головодгоспом і Радою Міністрів УРСР; по Ми-

¹⁵² Постановление Совета Министров Союза ССР «Об орошении засушливых районов Юга Украины». Проект // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5122. – Арк. 6.

¹⁵³ Замечания к проекту записки по строительству Южно-Украинского канала, разработанной Госпланом СССР. (За підписом Д. Коротченко і Л. Мельникова – П. С.). Разослано членам Комиссии по поручению М. Сабурова 23 февраля 1953 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893. – Арк. 143.

¹⁵⁴ Постановление Совета Министров Союза ССР «Об орошении засушливых районов Юга Украины». Проект // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5122. – Арк. 8.

колаївській області – 20 тис. га колгоспами і 30 тис. га Головводгоспом і Радою Міністрів УРСР; по Херсонській – 30 тис. га колгоспами і 225 тис. га Головводгоспом і Радою Міністрів УРСР; по Запорізькій області – 25 тис. га колгоспами і 15,5 тис. га Головводгоспом і Радою Міністрів УРСР¹⁵⁵. Слід звернути увагу на таку тенденцію яка відобразилась у розподілі обсягів здійснення будівництва по областях між колгоспами і державними інституціями як те, що у Одеській та Запорізькій областях значно більші обсяги будівництва мало бути здійснено саме колгоспами, а у Миколаївській розподіл був із не великою перевагою на користь державних інституцій. У той же час, абсолютною була перевага на користь державних інституцій по Ізмаїльській та Херсонській областях. Перевага обсягів будівництва за колгоспами у вказаних областях прослідковується паралельно із більшими ніж в інших областях, у яких реалізувався цей проект, показниками економічного розвитку колгоспів. Для Ізмаїльської області був характерним на цей період паралельний процес будівництва колгоспів, які іще не були достатньо міцними в господарському плані. У Херсонській області були дуже складні умови для розвитку колгоспів й невелика чисельність населення і участь державних інституцій у іригаційному будівництві була превалуючою.

Проектом постанови було передбачено розробку проектного завдання для будівництва Каховської ГЕС протягом 1949-1950 рр. і у 1951 р. Дніпродзержинської ГЕС, а також необхідність ув'язки їх зі схемами зрошування земель в низов'ї Дніпра¹⁵⁶. Отже, будівництво системи зрошування південних районів УРСР згідно із планами у 1948 р. мало відбуватися автономно від освоєння гідроенергетичних ресурсів Дніпра. Навпаки, будівництво гідроелектростанцій мало здійснюватися із прив'язкою до схеми зрошування земель. Основним завданням було забезпечення енергетичного забезпечення системи зрошування саме Херсонської області. Каховська ГЕС, котра була визначною проектом згідно постанови 1950 р. одним

¹⁵⁵ Там само. – Арк. 9.

¹⁵⁶ Постановление Совета Министров Союза ССР «Об орошении засушливых районов Юга Украины». Проект // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5122. – Арк. 23.

із ключових об'єктів будівництва, на 1948 р. була іще в доволі далеких планах. Фактично, можна зробити висновок, що на 1948 р. було передбачено реалізацію схеми зрошування машинної, шляхом будівництва системи насосних станцій і каналів обводнення. І про обговорення цієї схеми на урядовому рівні напередодні виходу постанови мова ішла в пояснювальних записках 1952 р.¹⁵⁷, коли розгорнулась дискусія на найвищому рівні з приводу відмови від визначної постановою 1950 р. схеми зрошування південних районів УРСР і північних районів Криму. Власне, машинна схема зрошування, яка потребувала великої кількості машин і механізмів, залучення відповідних спеціалістів для їхнього монтажу і обслуговування, дещо понижувала потребу в мобілізації праці колгоспників, котрі мали виконувати некваліфіковані земляні роботи. Проте, при обговоренні відмови від будівництва Південно-Українського каналу й переходу на машинну схему зрошування, відзначалося, що будівництво каналів є значно більш дорогим проектом ніж машинний варіант зрошування із-за великих обсягів земляних робіт¹⁵⁸. Натомість, опонентами машинної схеми зрошування відзначалося, що у подальшому експлуатація насосних станцій буде потребувати значних енергетичних затрат, які перевищуватимуть витрати на будівництво каналів. Машинний варіант зрошування, фактично, передбачався на початку і відклик проекту постанови у 1948 р. на це вказує у мотиваційній частині, де сказано про більші обсяги залучення гідроенергетичного потенціалу Дніпра та інших річок, фактично, енергетичні ресурси мали розвиватися під потреби системи зрошування. У той же час, гідроенергетичне будівництво згідно із постановою 1950 р. обумовлювалося в ключі реалізації проекту по будівництву каналів більшою раціональністю реалізації проекту по забез-

¹⁵⁷ Секретарю ЦК КП України товарищу Мельникову Л. Г. (від – П. С.) зав. отделом ЦК КП України по строительству и стройматериалам Мацуя, Зав. сектором отдела ЦК КП Украины по строительству и стройматериалам Бибикова. Докладная записка к вопросу о преимуществах принятой Правительством схемы орошения юга Украины. Не пізніше 21.02.1953 р. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893. – Арк. 38.

¹⁵⁸ Заместителю Председателя Совета Министров Союза ССР товарищу М. З. Сабурову (від – П. С.) С. Жука. 16 апреля 1952 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893. – Арк. 74.

печенню регіону енергогенеруючими потужностями. Південно-Український і Північно-Кримський канали мали будуватися заради того, щоб забезпечувати поставку водних ресурсів для зрошування на значні відстані у самотічний спосіб, тобто, без використання енергетичних ресурсів які генерували електростанції. Каховська ГЕС, як і потужності Південного енергорайону, котрий мало бути сформовано із будівництвом цієї станції, мали на меті забезпечувати електроенергією сільськогосподарські підприємства, розвиток яких в регіоні було заплановано в результаті реалізації програми будівництва системи зрошування. Таким чином, енергетичні ресурси, які планувалося отримати в результаті запуску Каховської ГЕС, мали закласти передумови посилення програми електрифікації й механізації сільського господарства. Тому, фактично, відмова від самотічної схеми зрошування південних районів УРСР переорієнтувала енергетичні ресурси Південного енергорайону на забезпечення механізмів по функціонуванню машинного варіанту системи зрошування.

Вже на 1948 р. було передбачено розвиток системи високовольтних ліній електропередачі Об'єднаної Південної енергосистеми із охопленням таких міст як Харків, Київ, Миколаїв, Каховка, Херсон і Одеса¹⁵⁹. Тобто, на початковому етапі розробки проекту Південної енергосистеми було передбачено охоплення нею територій дещо більшого масштабу ніж на 1950 р., але без включення Криму. Ця схема мала бути зорієнтованою за енергозабезпечення районів зрошування із врахуванням перспектив розвитку промисловості цього регіону. Проте, звертає увагу в проекті постанови 1948 р. згадка про опорні міста, які мали складати Південну енергосистему, вона мала спиратися на енергогенеруючі потужності Подніпров'я, Харенерго, Київенерго, та Миколаївського, Херсонського і Одеського енергокомбінатів. Принципово новим опорним центром Південної енергосистеми мало стати місто Каховка, яке вже було заплановано як зростаючий промисловий вузол із потужною логістикою. При цьому, Південний енергорайон мав формуватися навколо зони впливу Дніпрое-

¹⁵⁹ Постановление Совета Министров Союза ССР «Об орошнии засушливых районов Юга Украины». Проект // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5122. – Арк. 23.

нерго. Із будівництвом Каховської ГЕС схему Південного району було переглянуто в напрямку об'єднання із Дніпроенерго енергокомбінатів південних міст України завдяки сполученню із ним такою новою ланкою як Каховська ГЕС. Фактично, у стратегії соціально-економічного розвитку південних районів УРСР було віддано перевагу не підпорядкуванню розвитку енергосистеми програмі будівництва системи зрошування, а передбачено превалюючий розвиток енергосистеми, який мав відбуватися паралельно із реалізацією програми будівництва системи зрошування.

Стратегія розвитку енергозабезпечення південних районів УРСР передбачала створення Південної енергосистеми виходячи із сезонного характеру роботи системи зрошування, оскільки та працювала лише 4-5 місяців на рік. Відповідно, енергосистема була недовантаженою і розвиток промисловості й зростання споживання нею енергетичних ресурсів мало забезпечити споживання надлишку виробленої в системі енергії¹⁶⁰. Створення єдиної енергосистеми мало забезпечувати зростання споживання у період роботи насосних станцій по зрошуванню територій.

Розробка покладів бурого вугілля в Подніпров'ї, яка була запланованою проектом постанови 1948 р., мала на меті посилити й змістити енергетичну базу зі сходу в південному напрямку. Поклади бурого вугілля було знайдено в районі Кривого Рогу і міста Орехова недалеко від Запоріжжя. Фактично, Запорізька область мала значно бути посиленою енергогенеруючими ресурсами та їх концентрацією. Передумова такої політики була викладена в доповідній записці, яка розкривала передумови зміни схеми енергозабезпечення територій зрошування, а саме, це була нестача водних ресурсів в Донбасі, які були необхідними для забезпечення роботи теплових електростанцій¹⁶¹. Фактично, пропозиція М. Хрущова по розвитку теплових електростанцій в мережі Донбасенерго й передачі виробленої електроенергії лініями електропередачі для забезпечення електроенергією міст південних районів

¹⁶⁰ Докладная записка по вопросу электроснабжения районов орошения Юга Украины с учетом промышленных нагрузок. Г. Киев, январь, 1948 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5122. – Арк. 36.

¹⁶¹ Там само. – Арк. 38.

УРСР Одеси, Миколаєва і Херсона, яку було викладено в доповідній записці Й. Сталіну 1947 р.¹⁶², на 1948 р. втрачала свою актуальність. Перспективи гідробудівництва з метою постачання водних ресурсів для Донбасу почали розглядатися лише у процесі будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. У доповідній записці до проекту постанови 1948 р. було також відзначено в ключі розробки покладів бурого вугілля в Подніпров'ї економічну недоцільність будівництва протяжних ліній електропередачі. Тому економічне значення Подніпров'я зростає завдяки значенню Дніпра та інших водних ресурсів області. Зміщення центру енергозабезпечення територій, на яких було заплановано будівництво системи зрошування, в Подніпров'я стає передумовою переорієнтації схеми енергозабезпечення в південному напрямку й Південний енергорайон мав охоплювати раніше малодоступні для нього регіони. Із плануванням і реалізацією будівництва Каховської ГЕС Херсонська область із периферії цього енергорайону мала стати одним із його опорних пунктів, завдяки набуттю такого значення містом Каховка. Цим було закладено підвалини поширення зони впливу Південного енергорайону на Кримський півострів. Саме це створення в Херсонській області нового опорного пункту в енергетичному районі створило передумову для активізації роботи по господарському освоєнню Криму. Вже положення проекту постанови 1948 р., в якому йшлося про розробку схеми енергетичного забезпечення територій зрошування із врахуванням 0,75 млн. га в Криму вказує на плани поширення системи енергозабезпечення із Подніпров'я на територію півострова.

Важливу роль у відновленні економічного потенціалу України на основі промислових вузлів відгравало питання створення аграрної бази для постачання перспективних індустриальних міст для забезпечення їх забезпечення продовольством¹⁶³. Цьому питанню вже 1947 р. було присвячено значну

¹⁶² Товарищу Сталіну І. В. (від – П. С.) Н. Хрущева. 31.XII.47 г. передано по ВЧ // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4697. – Арк. 565.

¹⁶³ Перечень принятых постановлений Пленумом, Политбюро, Оргбюро и Секретариата ЦК КП(б)У за период с 10.III. по 9.IV.1947 г. и сроки их исполнения // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4012. – Арк. 159.

увагу і у контексті розвитку аграрної бази в перспективних промислових вузлах від 1946 р. відбувається реалізація програми електрифікації сільського господарства, зокрема і в Херсонській області. Зі створенням в Херсоні самостійної контори «Сільелектро», яка здійснювала реалізацію цієї програми по Херсонській області ця програма набуває справжнього пріоритету. Питання забезпечення енергетичної бази в південних областях УРСР, зокрема і в прилеглий до Криму Херсонській, було тісно пов'язаним із перспективою реалізації програми зрошування посушливих регіонів УРСР. Це були такі області як Херсонська і Миколаївська, рівень врожайності зернових культур у цих областях був із року в рік нерівномірним. По районах Херсонської області в середньому на 1944 р. він складав 12,2 центнери із га, майже на рівні кращих років до початку Другої світової війни, то вже 1945 р. середня врожайність складала 6,5 центнерів із га¹⁶⁴. Останній показник був нижчим за гірші показники до початку Другої світової війни. Проблему зв'язку між забезпеченням енергетичної бази розвитку цих областей і їх зрошування відзначав у своїй доповідній Й. Сталіну М. Хрущов¹⁶⁵.

В цьому контексті варто відзначити, що схід України у роки індустріалізації в СРСР до Другої світової війни мав значну концентрацію міст навколо яких формувалися промислові вузли, такими містами окрім регіону Донбасу були Дніпропетровськ і Запоріжжя. Запорізька область мала розвинену промисловість, а також доволі потужні енергогенеруючі підприємства. Фактично, розвиток південних областей УРСР перебував у тісному зв'язку із розвитком промисловості Запорізької області. Так, електрифікація сільського господарства у повоєнний період планувалась як комплекс заходів по будівництву малих електростанцій (здебільшого гідро і вітрових), а також підключення колгоспів і радгоспів до високовольтних ліній електропередачі. Поступово у 1947 р. пріори-

¹⁶⁴ (В – П. С.) Совет Министров Украинской ССР (від – П. С.) и.о. Начальника Статистического управления Украинской ССР Вихерпу. 18.IX.1947. Херсонська область. Урожайность в колхозах // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5015. – Арк. 50.

¹⁶⁵ Товарищу Сталину И. В. (від – П. С.) Н. Хрущева. 31.XII.47 г. Передано по ВЧ // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4697. – Арк. 565.

тетності набуває підключення до високовольтних ліній електропередачі над будівництвом малих електростанцій. У планах електрифікації сільського господарства Херсонської області передбачалося превалювання забезпечення колгоспів електроенергією шляхом підключення до високовольтних ліній електропередачі над іншими способами енергозабезпечення. Фактично, відбувається орієнтація програми розвитку енергетики у напрямку будівництва крупних енергогенеруючих підприємств й високовольтних ліній електропередачі що створювало передумови концентрації промислового виробництва, а також укрупнення сільськогосподарського виробництва. Дана тенденція розгорнулась у 1947 р. і колгоспи активно укрупнювалися. Херсон після Другої світової війни був містом із невеликою концентрацією промислового виробництва, на відміну від Запоріжжя, проте, плани розвитку сільського господарства у південному регіоні УРСР і в Херсонській області зокрема обумовлювали необхідність формування нового промислового вузла в цій області. Також, необхідність його створення обумовлювалась схожістю природних умов для ведення сільського господарства із умовами в північних районах Криму і, відповідно, регіон який менш завантажений індустріальним потенціалом міг стати тим перспективним промисловим вузлом який складав опору для соціально-економічного розвитку Кримської області. Таку перспективу розвитку Херсона і області можна простежувати за планованими перспективами розвитку залізничного транспорту й перевезень Сталінською залізницею й, зокрема, по лінії сполучення між Кримським півостровом і Херсоном.

Ландшафт цих областей був схожим із ландшафтом північних районів Криму, що відзначалося як на початку будівництва Південно-Українського й Північно-Кримського каналів¹⁶⁶ так і при передачі Криму до складу УРСР¹⁶⁷. Масштабне

¹⁶⁶ Стенограммы докладов начальника «Укрводстроя» тов Бочкина А. Е. и начальника «Днепростроя» тов. Андрианова С. Н. о строительстве Каховской гидроэлектростанции, Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 236. – Арк. 38.

¹⁶⁷ Заседание Верховного Совета СССР 4-го созыва, первая сессия (20-27 апреля 1954 г.): стенографический отчет. – М.: Изд. Верховного Совета СССР, 1954. – С. 474.

будівництво каналів і системи зрошування, яке було розпочато в 1950 р., мало на меті забезпечити зрошування 1500 тис. га¹⁶⁸ земель із них 300 тис. га в північних районах Криму¹⁶⁹. Перспективу розвитку системи зрошування південних районів України і північних районів Криму почали вивчатися іще в 1947 р., про що доповідав Перший Секретар ЦК КП(б)У Л. Каганович і М. Хрущов Й. Сталіну¹⁷⁰. Причому, система зрошування в цих районах мала функціонувати завдяки водним ресурсам Дніпра. Для вивчення перспектив будівництва такої системи зрошування було утворено спеціальний орган при Раді Міністрів УРСР, до складу якого цього ж року було запропоновано ввести і представника контори «Сільлектро»¹⁷¹. Отже, перспективи електрифікації сільського господарства і зрошування посушливих районів вже у 1947 р. розглядалися як комплекс заходів по забезпеченню розвитку сільського господарства і створенню продовольчої бази промислового розвитку в регіоні. Ці заходи забезпечували контрастуючу ситуацію із соціальною ситуацією в Криму, де була значна концентрація міського населення і чисельності міст порівняно із південними районами УРСР. При цьому, в Криму ці міста не мали надійної продовольчої бази із-за складної ситуації із забезпеченням сільського господарства півострова трудовими ресурсами.

У 1947 р. відбувається радикальна зміна економічного значення Херсона. Це місто планується як перспективний транспортний вузол, котрий мав сполучати Крим із материком. Із

¹⁶⁸ Стенограммы докладов начальника «Укрводстроя» тов Бочкина А. Е. и начальника «Днепростроя» тов. Андрианова С. Н. о строительстве Каховской гидроэлектростанции, Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 236. – Арк. 37.

¹⁶⁹ Стенограммы докладов начальника «Укрводстроя» тов Бочкина А. Е. и начальника «Днепростроя» тов. Андрианова С. Н. о строительстве Каховской гидроэлектростанции, Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 236. – Арк. 38.

¹⁷⁰ Товарищу Сталину И. В. (від – П. С.) Секретаря ЦК КП(б)У Л. М. Кагановича. 2 августа 1947 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4026. – Арк. 271.

¹⁷¹ Структура Главного Управления сельской электрификации при Совете Министров УССР // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4023. – Арк. 106.

метою сполучення Криму з Херсоном на 1950 р. у перспективному плані розвитку Сталінської залізниці було заплановано зведення лінії Джанкой-Херсон протяжністю 177 км. і цією лінією мало відбуватися перевезення 0,6 млн. тонна/кілометрів на км. в бік Джанкой і стільки ж назад у бік Херсона. На 1960 р. було заплановано зростання обсягів перевезень цією лінією вже до 1,2 млн. т. /км. на км. із Джанкой в бік Херсона і 0,6 млн. т. /км. на км. у зворотному напрямку¹⁷². Тобто, цією новою залізничною лінією, котра мала сполучати Крим із материковою частиною України планувалося поступове збільшення перевезень в із півострова і збереження обсягів перевезень на територію півострова із материкової частини України на тому ж рівні. Такі перспективні плани зростання перевезень свідчать про плани активного економічного розвитку півострова за умови транспортування пасажирів і вантажів із його території на материкову частину Української РСР.

Розвиток залізничної мережі в Херсонській області у другій повоєнній п'ятирічці передбачав її першочергове посилення у напрямку Криму. Перший Секретар Херсонського обкому КП(б)У Гришко звертався до Начальника Одеської залізниці з приводу додаткового технічного оснащення станцій «Херсон» і «Херсон-Порт» у 1950 р., проте, отримав негативну відповідь від Заступника начальника Одеської залізниці Трофімова. Відповідь містила мотивацію, що оснащення цих станцій цілком задовольняє заплановані потреби перевезень на 1949-1950 рр. Але у своїй відповіді Трофімов зазначив щодо перспективи розвитку Херсонського залізничного вузла відповідно до проекту відновлення лінії Колосівка-Миколаїв-Херсон-Армянськ, яке було заплановано здійснити протягом 1953-1956 рр.¹⁷³

У той же час інакшими були прогнози перспективи розвитку іншої лінії залізничного сполучення Криму із матери-

¹⁷² Выписка их проекта развития сети железных дорог Союза ССР на генеральную перспективу. Грузовые потоки по основным направлениям ж. д. сети УССР на перспективу. 10.X.1947 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 4753. – Арк. 353.

¹⁷³ Секретарю Херсонского обкома КП(б)У тов. Гришко (від – П. С.) Зам. начальника Одесской ж. д. Трофимова. 18 ноября 1949 г. // ДАХО. – Ф. П46. – Оп. 1. – Спр. 1379. – Арк. 27.

ковою частиною України – Джанкой-Федорівка (вузлова станція в Запорізькій області яка далі мала сполучення із Запоріжжям). Ця лінія функціонувала вже на 1940 р. і обсяги перевезень складали 2,7 млн. т. /км. на км. від Джанкою в бік Федорівки і 3,0 млн. т. /км. на км. у зворотньому напрямку. На 1950 р. планувалися обсяги 2,4 млн. т. /км. на км. із Джанкою до Федорівки і 2,6 млн. т. /км. на км. у зворотньому напрямку, а на 1960 р. вже 3,9 млн. т. /км. на км. від Джанкою до Федорівки і 4,9 млн. т. /км. на км. у зворотньому напрямку¹⁷⁴.

Так само і будівництво залізничної лінії Федорівка-Каховка¹⁷⁵, яке розгорнулося в рамках будівництва Каховської ГЕС у 1951 р., забезпечувало в перспективі сполучення перспективного промислового центру Херсонської області із вузловою станцією Сталінської залізниці через яку на початок 1950-х рр. здійснювались найбільш масштабні перевезення у залізничному сполученні Криму із материком.

Після завершення Другої світової війни політика відбудови промисловості й сільського господарства в УРСР мала особливий політичний підтекст. Метою радянського керівництва було досягнення ряду стратегічних цілей, серед яких – забезпечити надійний соціально-економічний розвиток прикордонних із антагоністичним радянській системі капіталістичним світом регіонів, водночас, інтегрувавши у радянську систему території які було приєднано до СРСР у ході й після Другої світової війни. Перспективи ж соціально-економічного розвитку України у післявоєнний період розглядалися через призму експлуатації ресурсної бази республіки. У першу чергу для керівництва СРСР вагоме значення мав розвиток сільського господарства заради забезпечення необхідної для набуття економічних інструментів впливу на європейську політику ресурсів, у першу чергу продовольчих. Для забезпечення процесів відродження сільського господарства, відбудови й розвитку промисловості ключове значення мав розвиток паливно-енергетичного комплексу. Власне, нарощування валових показників розвитку сільського господарства і енер-

¹⁷⁴ Там само. – Арк. 351.

¹⁷⁵ Інформація о ходе строительства Каховской ГЭС на 1 сентября 1951 г. (від – П. С.) Андрианова // ДАХО. – Ф. П46. – Оп. 1. – Спр. 1984. – Арк. 213.

гетики визначало регіональні підходи у здійсненні політики відбудови господарства. У розвитку енергетики вирішальне значення мав Донбас завдяки його вугільній базі, на основі якої відбувається будівництво теплових електростанцій і розбудова промисловості й транспортної логістики в цьому регіоні. У процесі відбудови енергетичної бази і розміщення промисловості, було взято до уваги такий фактор як вигідність й доцільність в радянській соціально-економічній системі пізньосталінського періоду вкладатися у розбудову високовольтних ліній електропередачі заради економії на розвитку транспортної інфраструктури й будівництві електростанцій місцевого значення. Із цією метою у 1947 р. відбулося приєднання енергосистеми Дніпроенерго до Донбасенерго¹⁷⁶. Основна увага у перші повоєнні роки в процесі розбудови мережі залізниць на території УРСР надавалась саме Донбасу із за значно вищих темпів розвитку паливної бази й промисловості в цьому регіоні¹⁷⁷. Фактично, розвиток енергетики визначав основні регіональні промислово-виробничі вузли, на основі яких відбувався соціально-економічного розвитку УРСР. Тому аналіз розвитку енергетичної бази у регіональному контексті, а також аналізу перспектив регіонального розвитку в УРСР дає змогу виявити характер і основні тенденції соціально-економічного розвитку республіки.

Водночас, слід зауважити, що у післявоєнний період в УРСР було ряд регіонів забезпечити темпи соціально-економічного розвитку яких на рівні Донбасу, Подніпров'я й інших крупних індустріальних центрів республіки не було змоги. У цьому контексті слід звернути увагу й на окремі регіони РРФСР, особливе місце серед яких посідала Кримська

¹⁷⁶ Товарищу И. В. Сталину (від – П. С.) Председателя Совета Министров УССР Н. Хрущева и Секретаря ЦК КП(б)У Л. Кагановича. 25.VI.47г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4023. – Арк. 82.

¹⁷⁷ Секретарю Центрального Комитета Коммунистической партии (большевиков) Украины товарищу Л. М. Кагановичу Доклад о ходе выполнения годового плана капитальных работ по восстановлению железных дорог Украины 1.м Корпусом железнодорожных войск к 30-1 годовщине Великой Октябрьской Социалистической Революции (від – П. С.) командира Корпуса генерал-лейтенанта технических войск Картенева, начальника политотдела гвардии полковника Пастухова. 1 ноября 1947 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4747. – Арк. 2.

область. Перспектива розвитку цього регіону в складі РРФСР у повоєнний період була доволі не визначеною із-за нестачі людських й енергетичних ресурсів на його території. Фактично, основу економіки області становило сільське господарство, яке не мало надійної ресурсної бази (у першу чергу трудових ресурсів), риболовство й індустрія відпочинку й рекреації, галузі які перебували у цілковитій залежності від підприємств та відомств інших регіонів й республік СРСР. За умов тотальних руйнувань бази соціально-економічного розвитку в європейській частині СРСР після Другої світової війни першочергова увага надавалась відбудові регіонів із більшим забезпеченням природними і трудовими ресурсами, а також можливостями надання необхідних енергетичних ресурсів для розвитку.

Отже, у процесі відбудови господарства УРСР після Другої світової війни ключове значення мало відновлення енергогенеруючих потужностей. Найбільш сприятливі умови для швидкого відновлення енергетики були в цей час у регіоні Донбасу завдяки наявності вугільної промисловості й у Подніпров'ї завдяки потенціалу Дніпра, який була змога використовувати для розвитку гідроенергетики. Значно складнішою була ситуація із відновленням енергогенеруючих потужностей у інших індустріальних регіонах УРСР, особливо в Одесі. В цих регіонах слід було цілковито покладатися на будівництво теплових електростанцій які мали забезпечуватися вугіллям із Донбасу. Водночас, індустріальний розвиток лише регіонів із найбільш потужною ресурсною базою не відповідав політичним установкам правлячої ВКП(б) і радянського Уряду. Тому М. Хрущовим, який в цей час перебував на посаді Голови Ради Міністрів УРСР, було запропоновано програму розвитку мережі високовольтних ліній електропередачі у напрямку південних районів УРСР. Для генерування такої пропозиції в УРСР складалися умови враховуючи активний розвиток високовольтних ліній електропередачі у перші роки після завершення Другої світової війни, а також в завдяки з'єднанню потужностей Донбасенерго і Дніпроенерго. Реалізація такої програми на його думку мала забезпечити успішне освоєння потенціалу цього регіону. Основні положення пропозиції М. Хрущова Й. Сталіну щодо розвитку

ліній електропередачі в південному напрямку почали реалізуватися із початком будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського та Північно-Кримського каналів. Таким чином, втілення у життя цих положень пропозицій М. Хрущова заклало підвалини для створення передумов енергозабезпечення Кримської області за умови реалізації комплексної програми її соціально-економічного розвитку і, відповідно, більш тісною економічної інтеграції із Україною.

2.2. Програми аграрного освоєння південних регіонів УРСР

Відновлення аграрного виробництва на територіях європейської частини СРСР, котрі перебували під окупацією та в зоні бойових дій у Другій світовій війні, за планом першої повоєнної п'ятирічки для радянського керівництва мало ключове значення. При цьому, розвиток аграрного виробництва був важливим не лише з огляду на потребу гарантій продовольчої безпеки країни, а також у якості зовнішньополітичного фактора. СРСР активно надавав продовольчу допомогу країнам які постраждали в результаті війни, а також прагнув здобути провідні позиції на світовому ринку продовольства. Інтерес до аграрного розвитку південних посушливих районів УРСР був перш за все обумовлювався тим, що СРСР у повоєнний період вступав у стратегічну гонку із країнами Заходу, а тому мав на меті максимально експлуатувати свої природні та інші матеріальні ресурси заради здобуття переваги над країнами із якими вступав у протистояння. Відповідно, південні області УРСР розглядалися як такі, аграрні можливості яких варто було експлуатувати для культивування конкурентних на світовому ринку аграрних культур. Зокрема, до таких культур належала бавовна і світовим лідером із виробництва й експорту цього продукту були США. Для СРСР важливе значення мало здобуття конкурентних переваг над своїм глобальним ідеологічним противником. Також культивування бавовника давало радянській військовій промисловості стратегічну сировину. Попередньо вже зазначалося, що розвиток електроенергетики в Херсонській області мав закласти підвалини для повномасштабного освоєння цієї області, у першу чергу аг-

рарного. Паралельна реалізація по Херсонській області двох глобальних програм – розвитку сільського господарства і розбудови енергетичних потужностей південного регіону УРСР заклали передумови створення і початку реалізації від 1950 р. глобального проекту по будівництву Каховської ГЕС і Південно-Українського і Північно-Кримського каналів.

Після Другої світової війни текстильна промисловість у світовій економіці мала значну вагу і для СРСР було питанням престижу здобути в цій економічній позиції лідируюче становище й основними конкурентами визначалися США і Великобританія. Дані про плани конкуренції СРСР на світовому ринку бавовни дають публікації в радянському відомчому науковому офіційному виданні Міністерства бавовництва «Хлопководство». Зокрема, у статті в номері 1 журналу «Хлопководство» за 1951 р. із характерною назвою «Деградація хлопководства в США» (рос.) В. Солодовникова і Р. Аркадьєва було зображено ключові проблеми бавовняної галузі в Сполучених Штатах. Стаття в цілому витримана у дусі характерного для тієї епохи класового підходу, проте, у ній подано статистичні дані про виробництво волокна бавовни в США за 1924-1951 р. Цими даними продемонстровано спад обсягів виробництва волокна бавовни в США у 1950/1951 р. до обсягу 2117 тис. тон проти 3476 тис. тон у 1949/1950 р. та 2227 тис. тон у 1946-1948 рр.¹⁷⁸ У статті зроблено наголос, що зростання обсягів виробництва бавовняного волокна у США відбувалося за рахунок експорту в так звані «маршалові країни». Мова йде про країни, котрі отримували допомогу за «планом Маршала». Тобто, стаття мала на меті продемонструвати не лише «деградацію» бавовняної галузі в США, а й недоцільність плану Маршала для СРСР і країн соціалістичної системи. Зокрема, слід звернути увагу на висловлену авторами статті позицію про слабкий розвиток в США зрошуваного бавовництва у зв'язку із його деградацією. Під деградацією бавовництва малось на увазі дрібний характер виробництва. Отже, офіційне прагнення уряду СРСР було користуючись державною монополізацією аграрного виробництва і використання ресурсів країни реалізувати потужні технічні проекти, у

¹⁷⁸ Солодовников В., Аркадьев Р. Деградація хлопководства в США // Хлопководство. – 1951. – №. 1. – С. 71.

тому числі й будівництво гідропоруд(каналів, водосховищ, систем зрошування), наростити великі обсяги виробництва порівняно із провідними країнами Заходу.

Слід також звернути увагу на деякі політичні фактори, які обумовили значні зміни у планованому масштабному гідробудівництві в УРСР, а саме, політичні зміни у країнах Центральної Європи, у котрих встановилися про радянські режими і розпочалося будівництво соціалістичної системи. На 1947 р. такі країни як Польща, Румунія, Чехословаччина і Угорщина розглядалися як потенційно ворожі капіталістичні держави¹⁷⁹. Власне, укладення із Чехословаччиною СРСР у 1945 р. договору за яким під радянським тиском та вимушена була передати Підкарпатську Русь (Закарпатську область), було обумовленим прагненням СРСР здобути більш вигідну лінію кордону, отримавши спільний кордон із усіма країнами Центральної Європи. На 1949 р. відбулося завершення формування системи соціалізму в Європі, яке було оформлено у економічний блок (Раду економічної взаємодопомоги). Частиною економічної складової побудови системи соціалізму в Європі було забезпечення стабільних зв'язків, зокрема, постачання сировини із СРСР до країн Центральної Європи. Від 1949 р. можемо спостерігати стабільне зростання обсягів постачання СРСР бавовни до країн РЕВ. Відповідно, розвиток бавовництва в УРСР на 1950 р. мав політичне значення, не зважаючи на значно нижчу врожайність цієї культури в Україні ніж в інших регіонах СРСР де ця культура культивувалася.

В Україні у першу повоєнну п'ятирічку було ініційовано численні масштабні заходи із відбудови не лише енергетики і промисловості, а й сільського господарства. Проте, розвиток цієї стратегічно важливої галузі економіки здійснювався екстенсивними методами, часто нехтуючи законами природи. В рамках цієї політики здійснювалися програми розвитку окремих галузей аграрного виробництва за рахунок масштабної мобілізації соціальних ресурсів і на шкоду їх якісному розвитку. Це призводило до таких наслідків як штучний голод 1947 р. Часто давалися взнаки нехтування регіональними особливос-

¹⁷⁹ Стенограма 4-го Пленума Центрального Комітета комсомолу України. 6 октября 1947 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4564. – Арк. 8.

тями ландшафту й кліматичними умовами. Проте, наслідки такої політики актуалізували потребу регіонального підходу в економічному плануванні. Зокрема, виникає потреба застосовувати саме такий підхід у політиці відродження сільського господарства південних районів України, а також і Кримської області, котра до 1954 р. перебувала у складі РРФСР. І, власне, застосування регіональних підходів до реалізації масштабних господарських планів командно-адміністративної економіки пізньосталінського періоду заклало основи тісної соціально-економічної інтеграції Кримського півострова із УРСР. Регіональні підходи до реалізації масштабних програм розвитку відкривали перспективи розвитку Криму завдяки гармонізації цього процесу із процесом соціально-економічного розвитку південних районів України.

Результати хлібозаготівельної кампанії в УРСР у 1947 р., які були політично вмотивовані й обумовили голод, визначили ряд проблем у розвитку сільського господарства в УРСР. Найбільш проблемним регіоном для аграрного розвитку виявився південь України, який характеризувався степовим ландшафтом із посушливим кліматом. Проте, інтерес до цього регіону у керівництва СРСР і УРСР обумовлювався із-за клімату з великою кількістю теплих днів протягом року. Це відкривало можливості освоєння в області ряду важливих у цей період культур, в першу чергу, для розвитку овочівництва, виноградарства, вирощування тютюну, рису, освоювалося культивування бавовника. Особливе місце у господарських планах щодо розвитку аграрного виробництва у південному регіоні УРСР мала прилегла до Кримського півострова Херсонська область (утворена як самостійна адміністративна одиниця у 1944 р.), про це свідчать плани створення потужної зрошувальної системи в південних районах УРСР, котрі почали розроблятися у 1947 р. Тому у першу п'ятирічку після завершення Другої світової війни розпочинається розробка планів зрошування південних районів України.

2 серпня 1947 р. Першим Секретарем ЦК КП(б)У Л. Кагановичем на ім'я Й. Сталіна було надіслано доповідну записку в якій викладено результати аналізу можливості реалізації проекту зрошування південних районів УРСР, зокрема на території таких областей як Херсонська, Одеська, Миколаївська,

Ізмаїльська й південні райони Запорізької¹⁸⁰. У цей час територія УРСР іще не включала Кримського півострова, на якому сільське господарство перебувало у зоні значного ризику й було низькопродуктивним у зв'язку із посушливим кліматом. Таким самим ризикованим було аграрне виробництво і в степовій ландшафтній зоні України. Власне, тому в 1946 р. окремим питанням було передбачено на розгляд в ЦК КП(б)У перевірку ходу посіву озимих культур в Херсонській та Запорізькій областях і перевірка керівництва партійними організаціями ходу посівної кампанії¹⁸¹. На лютий 1947 р. Політбюро ЦК КП(б)У було затверджено в плані роботи представлення матеріалів щодо керівництва Запорізьким і Херсонським обкомами КП(б)У підготовкою до весінньої посівної¹⁸². А у доповідній записці Секретаря ЦК КП(б)У і Голови Ради Міністрів УРСР на ім'я Й. Сталіна від 2 серпня 1947 р. зазначалося, що із усіх посівів по УРСР площею 3950 тис. га загинуло 1346 тис. га із-за поганої перезимівлі посівів озимої пшениці. Найбільше посівів, як було зазначено, загинуло у Одеській, Херсонській, Миколаївській, Запорізькій, Сталінській (нині Донецькій), Дніпропетровській, Київській та Полтавській областях¹⁸³. Отже, південні області України знову виявляли проблемний характер ведення сільського господарства.

У тексті доповідної записки Л. Кагановича щодо аналізу можливості реалізації проекту зрошування південних районів УРСР було посилення на завдання Й. Сталіна відносно конк-

¹⁸⁰ План роботи сільгоспвідділу ЦК КП(б)У на липень, серпень і вересень місяці 1946 року. За підписом Зав. Відділом Варшавського. 18/VII.46 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4017. – Арк. 270.

¹⁸¹ План работы Политбюро и Оргбюро ЦК КП(б) Украины на январь-март 1947 года (Утвержден Политбюро ЦК КП(б)У 20.I.1947 года) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4017. – Арк. 70.

¹⁸² Секретарю ЦК КП(б) Украины товарищу Кагановичу Л. М. Докладная записка «О мерах обеспечения устойчивых урожаев в колхозах и совхозах Херсонской области». (від – П. С.) Председателя исполкома Херсонского облсовета депутатов трудящихся Пасенченко Ф., Секретаря Херсонского обкома КП(б)У Федорова А. 30.IX.1947 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4799. – Арк. 176.

¹⁸³ План роботи сільгоспвідділу ЦК КП(б)У на липень, серпень і вересень місяці 1946 року. За підписом Зав. Відділом Варшавського. 18/VII.46 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4017. – Арк. 234.

ретних областей і вивчення можливості реалізації такого проекту¹⁸⁴. Як видно, Й. Сталін обмежує своє завдання лише територією УРСР й ставить його перед політичним керівництвом республіки, вочевидь, виходячи із аналізу можливостей мобілізації ресурсів України для реалізації цього проекту.

Вже напередодні жнив у 1947 р. було цілковито зрозуміло, що у південних регіонах УРСР врожай буде не значним із-за складних кліматичних умов. Першим Секретарем Херсонського обкому КП(б)У А. Федоровим у доповідній записці від 30 вересня 1947 р. на ім'я Л. Кагановича було викладено аналіз умов розвитку сільського господарства в області, перспектив його розвитку і заходів, які необхідно здійснити для аграрного розвитку області. Зокрема, відзначено посушливий клімат області із середньорічною кількістю опадів не більш як 300-350 мм із пониженням у окремі роки до 150 мм, а також середньорічна вологість повітря 58-59% із частим пониженням до 12%. Окремо було відзначено наявність в області солончакових ґрунтів загальною площею близько 300 тис. га. При цьому, як зазначено у доповідній, у 1945-1947 рр. була надзвичайна посуха, коли у період із 1-го березня по 10 липня випадало опадів у 1945 р. – 80 мм, у 1946 р. – 65 мм і у 1947 р. – 81 мм при середньорічній нормі за цей період у 142 мм. За висновками у доповідній записці, це серйозно позначилося на врожайності у ці роки¹⁸⁵. Тому Й. Сталінін було поставлено перед керівництвом УРСР у особі Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Кагановича завдання вивчити можливість зрошення й обводнення територій півдня УРСР, використовуючи водні ресурси річок регіону, у першу чергу мова йшла про води Дніпра, Дністра, Південного Бугу та ін. У доповідній Л. Кагановича було зазначено, що завдання проаналізувати можливість зрошування було поставлено Й. Сталінінм за два місяці до надання відповіді. Вже 2 серпня 1947 р. Л. Кагановичем було надано доповідну записку щодо попередніх результатів ви-

¹⁸⁴ Товарищу Сталину И. В. (від – П. С.) Секретаря ЦК КП(б)У Л. М. Кагановича. 2 августа 1947 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4026. – Арк. 270.

¹⁸⁵ Стенограмма 4-го Пленума Центрального Комитета комсомола Украины. 6 октября 1947 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4564. – Арк. 44.

вчення можливості зрошування територій півдня України й приблизних обрахунків. У доповідній Й. Сталіну Л. Каганович вже не обмежується обрахунками лише по визначених у завданні Й. Сталіна областях УРСР, а ставить питання також про можливості зрошування площ в Кримській області (на той час РРФСР) і в Молдавській РСР¹⁸⁶.

Слід звернути увагу на пропозицію Л. Кагановича в його доповідній записці щодо будівництва системи зрошування із включенням до неї Криму за рахунок водних ресурсів Дніпра, зокрема, зазначено, що ними можливо забезпечити зрошування до 160 тис. га площі в Криму, а на території УРСР було запропоновано зрошування всього до 2504 тис. га площі. Проектом 1950 р. із будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів було передбачено зрошування 1500 тис. га в південних районах УРСР і у північних районах Криму¹⁸⁷, із них у Криму 300 тис. га¹⁸⁸. Тобто, на 1950 р. плановану площу зрошування було зменшено майже удвічі в південних районах УРСР, проте, майже удвічі було передбачено її збільшення порівняно із розрахунками на 1947 р. в північних районах Криму. Фактично, проект 1950 р. передбачив технічні й економічні передумови для розвитку Криму за рахунок залучення ресурсів із УРСР. Звернемо увагу на площі зрошування по областях УРСР, які було відзначено в доповідній Л. Кагановича. Так, по Херсонській було передбачено зрошування 981 тис. га за рахунок вод Дніпра, по Миколаївській було передбачено зрошування загалом площі у 540 тис. га (із них 357 за рахунок Дніпра і 183 за рахунок Південного Бугу), по Запорізькій було передбачено зрошування 560 тис. га за рахунок вод Дніпра. Тобто, всього за рахунок вод Дніпра було передбачено зрошування площі по трьох областях УРСР

¹⁸⁶ Товарищу Сталину И. В. (від – П. С.) Секретаря ЦК КП(б)У Л. М. Кагановича. 2 августа 1947 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4026. – Арк. 271.

¹⁸⁷ Стенограммы докладов начальника «Укрводстроя» тов Бочкина А. Е. и начальника «Днепростроя» тов. Андрианова С. Н. о строительстве Каховской гидроэлектростанции, Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 236. – Арк. 37.

¹⁸⁸ Заместителю Председателя Совета Министров Союза ССР товарищу Сабурову М. З. (від – П. С.) С. Жук. 16 апреля 1952 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893. – Арк. 38

1898 тис. га. Зрошування в Одеській та Ізмаїльській областях мало відбуватися за рахунок вод Дунаю, Дністра і малих річок. Отже, можливості Дніпра за проектом 1950 р. вирішено було використовувати у дещо менших обсягах ніж планувалося за розрахунками на 1947 р.

Вартою уваги є позиція в доповідній Л. Кагановича щодо будівництва греблі на Нижньому Дніпрі, яка мала дати змогу подачі води у самотічний спосіб від міста Каховки до Перекопа, звідки вода мала надходити далі в Крим. Отже, у пропозиції 1947 р. було передбачено самотічний спосіб подачі води у систему зрошування, який також було передбачено проектом будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів у 1950 р. Проте. Цей проект вже у 1952 р. було відхилено за ініціативою академіка С. Жука як надто затратний із-за необхідності проведення значних обсягів земельних робіт порівняно із реалізацією проекту машинного способу подачі води в систему зрошування¹⁸⁹. За пропозицією Л. Кагановича, яку він виклав у доповідній записці Й. Сталіну, поблизу села Козацьке мало бути побудовано греблю, яка мала забезпечувати подачу води у самотічний спосіб. До рівня цієї греблі мало бути побудовано насосні станції, які повинні були подавати воду й потребували електроенергії, за розрахунками по всіх річках, ресурси яких планувалося задіяти для зрошування. Річки Дніпро, Південний Буг і Дністер мали виробляти до 880 тис. кВт. електроенергії за потреби насосних станцій, які мали закачувати воду в 1500 тис. кВт. У зв'язку із прогнозованим дефіцитом електроенергії у пропозиції Л. Кагановича було запропоновано побудувати Кременчуцьку ГЕС потужністю 660 тис. кВт.

У доповідній Л. Кагановича також було зазначено, що до вивчення можливостей використання водних ресурсів річок України для зрошування посушливих районів півдня УРСР було залучено київський, одеських фахівців, а також двох із Москви. Слід зазначити, що будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, яке було розпочато у 1950 р. й мало на меті зрошування 1500 тис. га в пів-

¹⁸⁹ (В – П. С.) Совет Министров Союза ССР товарищу Сталину И. В. (від – П. С.) Л. Кагановича // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4023. – Арк. 75.

денних районах УРСР і в північних районах Криму й обводнення іще 1700 тис. га площі, проектувалося інститутом гідробудівництва у Харкові. На 1947 р. залучення харківських фахівців не здійснювалося. Проте, доволі цікавим фактом є залучення одеських фахівців, вочевидь із-за того, що Й. Сталіним було дано завдання проаналізувати питання зрошування Одеської й Ізмаїльської областей УРСР. У 1950 р. питання побудови системи зрошування Одеської й Ізмаїльської областей вже не розглядалося, а будівництво Південно-Українського каналу передбачало зрошування і обводнення, головн., площ у Херсонській, Миколаївській, Запорізькій та частини Дніпропетровської областей. Очевидно, що значне зменшення площі зрошування в південних областях УРСР за планом будівництва у 1950 р. порівняно із планами за попередніми розрахунками, які було здійснено у 1947 р., обумовлювалося підвищеним інтересом саме до територій Херсонської, Миколаївської та Запорізької областей, які, як вважалося, могли стати перспективним регіоном для розвитку бавовництва. Власне, розвиток бавовництва в південних районах УРСР і північних районах Криму обумовив початок реалізації наміченого іще у 1947 р. плану будівництва системи зрошування, а також можливість оперативного використання ресурсів Міністерства бавовництва СРСР, яке вже мало на той час значний досвід масштабного гідробудівництва у Середній Азії.

За пропозиціями, котрі було викладено в доповідній Л. Кагановича у 1947 р. було здійснено обрахунки підвищення врожайності зернових культур (пшениця, рис, ячмінь, круп'яні) до 5860 тис. тон; технічних культур до 243 тис. тон; картоплі до 7985 тис. тон; овочів до 3583 тис. тон; фруктів та винограду до 2033 тис. тон., що мало бути результатом робіт по зрошуванню сільськогосподарських земель південних районів УРСР. Тобто, у розрахунках були відсутні будь-які пропозиції із підвищення врожайності бавовни в УРСР, отже, на 1947 р. збільшення обсягів вирощування цієї культури в Європейській частині СРСР іще не мало такої актуальності як у 1950 р.

У 1947 р. Пленумом Політбюро, Оргбюро і Секретаріату ЦК КП(б)У було прийнято рішення зобов'язати партійні, радянські організації, Міністерство сільського господарства

УРСР, Міністерство радгоспів забезпечити досягнення довоєнного рівня посівних площ зернових культур по всій території України на 1949 р. у розмірі 20581 тис. га. Отже, проекти зрошування південних районів УРСР у 1947 р. за попередніми підрахунками, наданими Л. Кагановичем, складали площу у 2504 тис. га лише по території України¹⁹⁰ і становили до 10% загальної площі із забезпеченими умовами для посіву. Розрахунки плану будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування були більш реалістичними і передбачали забезпечення умов для посіву на 1200 тис. га.

За пропозицією Л. Кагановича було передбачено попередні розрахунки капіталовкладень у запропоноване гідробудівництво. Суми, які фігурували у розрахунках були передбачені такі: на будівництво системи зрошування і водозабірних споруд 9,8 млрд. карбованців; на будівництво водосховищ і гідроелектростанцій на Дніпрі, Дністрі й Південному Бузі іще 3 млрд. карбованців. У 1947 р. суми в оцінках виробництва продукції бралися у незмінних цінах на 1926 р. Імовірно припустити, що подані у 1947 р. попередні розрахунки в доповідній Л. Кагановича також було взято у цих нормативно встановлених в СРСР цінових показниках. Проект будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, Каховської ГЕС і системи зрошування й обводнення передбачав капіталовкладення у розмірі 20 млрд. карбованців. Тобто, обрахунки які було здійснено у доповіді Л. Кагановича були дійсно доволі приблизними, проте, проект 1950 р. передбачав будівництво не лише суто гідро і енергетичних об'єктів, а також населених пунктів по трасі каналу й соціально-економічної інфраструктури, прокладення залізниць і шосейних доріг, ліній електропередач тощо.

Отже, питання щодо масштабного гідробудівництва у південних районах УРСР набуває актуальності від 1947 р. у результаті низької врожайності й слабких перспектив розвитку сільського господарства. При цьому, перспективи гідробудівництва передбачали розвиток не лише сільського господарст-

¹⁹⁰Товарищу Сталіну І. В. (від – П. С.) Секретаря ЦК КП(б)У Л. М. Кагановича. 2 августа 1947 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4026. – Арк. 270.

ва, а також і судноплавства на Дніпрі із виходом у Чорне й Азовське моря, логістики регіону й енергетичних потужностей. Попередні обрахунки можливості реалізації проекту гідробудівництва в південних районах УРСР, які було викладено Першим Секретарем ЦК КП(б)У Л. Кагановичем у доповідній записці Й. Сталіну, передбачали розширення географічних меж реалізації цього проекту на Крим і Молдавську РСР. У наступні роки було продовжено розробку планів гідробудівництва у південних районах Української РСР. Остаточний гідробудівництва у південних районах УРСР і північних районах Криму було розроблено на 1950 р. і цього ж року розпочалась його реалізація. Цей проект вже передбачав не лише обрахунки щодо будівництва системи зрошування, розбудови енергетичних потужностей та розвитку судноплавства на Дніпрі, а також і більш системні обрахунки соціально-економічного розвитку південних районів УРСР і північних районів Криму. Таким чином, у період після Другої світової війни в планах керівництва УРСР і СРСР визрівало системне розуміння соціально-економічного розвитку південних районів УРСР і північних районів Криму як цілісного господарського комплексу із залученням можливостей України по мобілізації людських і матеріальних ресурсів.

Завдання Пленуму Політбюро, Оргбюро і Секретаріату ЦК КП(б)У для партійних, радянських організацій, Міністерства сільського господарства УРСР й Міністерства радгоспів передбачало відновити довоєнні обсяги валового збору зернових культур протягом 1947-1949 рр. у розмірі 28,6 млн. тон і значно перевищити його до кінця п'ятирічки, передбачалося також забезпечити освоєння усіх орних земель під посіви і пари у 1949 р. в тому числі по південних областях Запорізькій, Херсонській, та Одеській областях. По Миколаївській області було передбачено виконання цього завдання на 1948 р. Щодо технічних культур до 1949 р. було встановлено завдання перевершити обсяги вирощування таких культур як льондовгунець, конопля, каучуконоси, хмель, тютюн, махорка та ін. Рішенням Політбюро було визначено заходи щодо відновлення бавовництва по Херсонській, Миколаївській, і Запорізькій областях, зокрема, збільшення у 1947 р. площі під бавовником на 16 тис. га. Отже, на 1947 р. розвиток бавовництва у

південних областях УРСР іще не був у пріоритеті для керівництва СРСР, ініціатива із його розвитку належала республіканському керівництву. Масштабна програма із розвитку бавовництва в південних районах УРСР і північних районах Криму почала розгортатися лише у 1950 р. і перебувала у компетенції Міністерства бавовництва СРСР.

У Херсонській, Одеській, Миколаївській та Запорізькій областях УРСР, як вказував досвід 1949-1953 рр., бавовну культивувати вдавалося, проте, врожайність цієї культури була надзвичайно низькою, а її вирощування потребувало значних капіталовкладень і праці. Досвід революційного нарощування обсягів культивування бавовника і розширення його посівних площ у СРСР був до початку Другої світової війни здобутий у Середній Азії. І цей досвід планувалося застосовувати і на території УРСР із початком реалізації проекту «будови комунізму», зведення Каховської ГЕС і Південно-Українського й Північно-Кримського каналів та системи зрошування південних районів України і північних районів Криму. Масштабне гідробудівництво в УРСР відбувалося паралельно із реалізацією проекту такого масштабу в Середній Азії (будівництво Туркменського каналу).

Розвиток бавовництва для СРСР було принциповим політичним питанням, оскільки бавовник є стратегічною сировиною для країни, яка прагнула набути автаркії у забезпеченні себе основними стратегічними матеріалами. Радянський Союз після Другої світової війни і з початком холодної війни докладав значних зусиль заради здобуття незалежності від постачання сировини і технологій. Оскільки бавовни була сировиною як для текстильної промисловості так і для військових потреб, то для СРСР було принциповим питанням забезпечити собі потужні позиції у її виробництві.

Культивування бавовника у південних районах території УРСР передбачало реалізацію під управлінням Міністерства бавовництва СРСР проекту будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського й Північно-Кримського каналів та системи зрошування 1200 тис. га площі земель в південних районах УРСР і 300 тис. га в північних районах Криму. Це будівництво носило системний характер оскільки, як відзначалося, південні райони УРСР (Херсонська і Запорізька області) й пі-

внічні райони Криму мають схожі природно кліматичні умови, як зазначав начальник Головного управління «Дніпробуд» Міністерства електростанцій СРСР С. Андріанов¹⁹¹. Таким чином, масштабне будівництво мало на меті забезпечити сприятливі умови для сільськогосподарського виробництва в регіоні зі схожими кліматичними й природними умовами, який охоплював південні області УРСР і північні райони Криму. Будівництво Каховської гідроелектростанції мало на меті забезпечити створення єдиного Південного енергорайону в межах Подніпров'я, Херсонської, Миколаївської, Одеської областей і Криму. Створення цього енергорайону також мало на меті забезпечити електрифікацію аграрного виробництва в регіоні. Будівництво об'єктів Південно-Українського і Північно-Кримського каналів активно здійснювалося протягом 1951-1952 рр., а вже у 1952 р. постає питання про рентабельність реалізації такого дорогого і масштабного проекту. Також, виявилося, що Міністерство бавовництва СРСР, котре мало здійснювати управління цим проектом, не справилось із поставленими завданнями і лише активна робота ЦК КП(б)У і Ради Міністрів УРСР дали змогу реалізувати значні обсяги проекту «будови комунізму»¹⁹². Будівництво здійснювалося за прямого контролю і активної підтримки керівництва УРСР по всій трасі запланованих каналів. Ефект від підтримки будівництва керівництвом УРСР був значно більший ніж від керівництва ним зі сторони інституцій Союзного Уряду не лише на території УРСР до 1954 р., а і в Кримській області.

Бавовник активно культивувався у південних областях УРСР від 1949 р., причому, посівні площі цієї культури розширювалися щорічно. Так, за даними звіту Херсонського обкому КП(б)У для Політбюро ЦК КП(б)У за 1951 р. було окремо відзначено здійснення ряду організаційних заходів по

¹⁹¹ Стенограммы докладов начальника «Укрводстроя» тов. Бочкина А. Е. и начальника «Днепростроя» тов. Андрианова С. Н. о строительстве Каховской гидроэлектростанции, Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов. 1950 р. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 236. – Арк. 38.

¹⁹² Секретарю ЦК ВКП(б) товарищу Маленкову Г. М. (від – П. С.) Начальника строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов А. Бочкина, Начальника политотдела строительства М. Щтефана. 31.I.1952 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 131.

збільшенню врожаю бавовника в усіх районах області у 1951 р. Зазначалося, що площі посівів бавовника у 1951 р. збільшено до 178 тис. га (на 11,3% порівняно із 1950 р.)¹⁹³. Культивування бавовника в Херсонській області нарощувалося екстенсивними методами, шляхом розширення посівних площ. Бавовник в УРСР культивувався здебільшого у чотирьох областях республіки – Херсонській, Запорізькій, Миколаївській та Одеській, були спроби вирощування цієї культури і в Сталінській (від 1960 р. Донецькій) області.

Виконком Запорізької обласної ради депутатів трудящих 24 жовтня 1951 р. звернувся до Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка і Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова щодо питання дотримання постанови Ради Міністрів і ЦК КП(б)У якою заборонялося здійснювати оргнабір по колгоспах області, які займалися бавовництвом. У зверненні було відзначено, що по області 60% колгоспів займалися на той час бавовництвом. Зверталась увага, що норми оргнабору по області у 1951 р. було збільшено¹⁹⁴. Вочевидь, це було пов'язано із масштабним будівництвом яке здійснювалося «Дніпробудом» і «Укрводбудом». Бавовництво галузь сільського господарства котра в Україні потребувала значого залучення трудових ресурсів. Тому, як свідчить звернення, в Запорізькій області із розгортанням масштабного будівництва виникає проблема із залученням працездатного населення. Водночас, слід відзначити різке розгортання бавовництва у Запорізькій області за командою від союзної влади. У відповідь на звернення Запорізького облвиконкому і обкому КП(б)У Рада Міністрів УРСР відповіла, що використання трудових ресурсів взятих за оргнабором поза межами області не передбачено, а всього мало бути на 1951 р. мобілізовано 1890 осіб із яких 700 чоловік мало бути використано на будівництві

¹⁹³ Отчет Херсонского обкома КП(б)У к докладу на Политбюро ЦК КП(б)У. 22 сентября 1951 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 813. – Арк. 33.

¹⁹⁴ Председателю Совета Министров УССР Д. Коротченко и Секретарю ЦК КП(б)У Л. Мельникову (від – П. С.) Председателя Исполкома облсовета (Запорожского – П. С.) депутатов трудящихся Пономаренко и Секретаря обкома КП(б)У Иванова. 24 октября 1951 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 893. – Арк. 25.

Південно-Українського й Північно-Кримського каналів та Каховської ГЕС. Решта мобілізованих мали використовуватися на підприємствах металургійної й авіаційної промисловості¹⁹⁵.

Проте, досвід культивування бавовника в південних областях України був не вдалим із-за низької врожайності й низького технічного оснащення культивування цієї культури. Нарощування посівних площ бавовника в південних областях УРСР здійснювалося до 1952 р., проте, цього року було отримано дуже низький врожай.

За оперативними даними зведення для ЦК КПУ по збиранню врожаю бавовника у 1954 р. на 16 жовтня було зібрано 11550 тон, а на 11 жовтня 1954 р. було зібрано 10971 тон. При цьому, планом на 1954 р. передбачалося зібрати 45000 тон. Отже, на 16 жовтня 1954 р. було зібрано лише 25,66% бавовни від плану. Планом 1952 р. передбачалося зібрати врожай бавовни 277275 тон, отже планом на 1954 р. було передбачено зібрати бавовни більш як у 16 разів менше ніж у 1952 р. Проте, на 16 жовтня 1952 р. було зібрано бавовни лише 11019 тон, тобто 3,97% від плану. Тому цілком зрозуміло чому на 1954 р. план заготівлі бавовни було зменшено більш як у 16 разів. При цьому, на 16 жовтня 1954 р. було зібрано бавовни менше ніж на ту саму дату 1952 р. Якщо взяти дані по областях УРСР на 16 жовтня 1954 р., то найбільше було зібрано в Херсонській області – 4932 тон при плані 24675 тон, тобто 19,98%, по Запорізькій області було зібрано 4000 тон при плані 8400 тон, тобто 47,62%, по Миколаївській області – 548 тон при плані 3325 тон, тобто 16,48%, а по Одеській області – 2070 тон при плані 8600, тобто 24,07%¹⁹⁶.

Дані на 21 грудня 1954 г. вказують на не високі темпи зростання заготівлі бавовни. Так, було зібрано на цей час 17096 тон (37,99% від плану), а на 11 грудня 1954 р. було зібрано 16637 тон (36,97% від плану). Лідером у заготівлі лишалась Херсонська область – 7019 тон (28,44% від плану), далі йшли

¹⁹⁵ У Виконком Запорізької облради депутатів трудящих тов. Пономаренку В. М. і Запорізький обком КП(б)У тов. Іванову І. І. 9 листопада 1951 р. // ЦДАГО України. – Ф. 1. Оп. 24. – Спр. 893. – Арк. 29.

¹⁹⁶ Сводка № 9 О заготовке хлопка-сырца урожая 1954 года от колхозов и совхозов Украинской ССР по состоянию на 16 октября 1954 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3577. – Арк. 34.

Запорізька – 4827 тон (57,46% від плану), Одеська – 4285 тон (49,82% від плану) і Миколаївська – 966 тон (29,05% від плану)¹⁹⁷. Постанова ж Ради Міністрів УРСР від 30 вересня 1954 р. передбачала завершення заготівлі бавовни по Херсонській і Запорізькій областях до 10 листопада 1954 р., а по Одеській і Миколаївській до 15 листопада 1954 р.¹⁹⁸.

У доповідних записках, які надавалися в ЦК КПУ Міністерством промислових товарів широкого вжитку УРСР вказувалося, що низькі темпи заготівлі бавовни обумовлено неорганізованістю роботи бавовносушарок у багатьох колгоспах, їх низькою продуктивністю, також сушарки не було забезпечено паливом і кваліфікованими кадрами. Крім того, як зазначалося в доповідній, керівники Одеського і Миколаївського управлінь сільського господарства не надали належної допомоги колгоспам в організації заготівлі бавовни¹⁹⁹. У результаті, як зазначалося в офіційних звітах, через неналежну організацію збору бавовни на кінець 1954 р. починали зупинятися бавовнопереробні заводи із-за нестачі сировини²⁰⁰.

Проте, у звіті Академії наук УРСР за 1953 р. відзначалося, що в середній смузі незрошуваних районів степової зони України, в яких врожаї бавовни давали особливо низькі врожаї (менше ніж 2,5-3 центнера бавовни-сирцю з га), більш доцільно розвивати сільське господарство зерново-тваринницького спрямування. Натомість, у південних приморських райо-

¹⁹⁷ Сов. Секретно. Сводка о заготовке хлопка-сырца урожая 1954 года от колхозов и совхозов Украинской ССР по состоянию на 21 декабря 1954 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3577. – Арк. 138.

¹⁹⁸ Секретарю Центрального Комітета КП України товарищу Бубновському Н. Д. (від – П. С.) Начальника Укрглавзаготхлопрома Е. Гурина «О проверке сбора и сдачи хлопка-сырца колхозами и совхозами Украинской ССР на 15/XI-1/XII 1954 года. 11 декабря 1954 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3577. – Арк. 130.

¹⁹⁹ Цілком таємно. Секретарю Центрального Комітету ЦК КП України товарищу Бубновському Н. Д. (від – П. С.) Заступника Міністра промислових товарів широкого вжитку УРСР М. Пастушок. 2.XII.1954 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3577. – Арк. 125.

²⁰⁰ Секретарю Центрального Комітета КП України товарищу Бубновському Н. Д. (від – П. С.) Начальника Укрглавзаготхлопрома Е. Гурина «О проверке сбора и сдачи хлопка-сырца колхозами и совхозами Украинской ССР на 15/XI-1/XII 1954 года. 11 декабря 1954 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3577. – Арк. 133.

нах Херсонської області рекомендувалося розвивати бавовняно-зернове спрямування із продуктивним тваринництвом. Наголошувалося на тому, що найбільш ефективним бавовництвом може бути в районах із високою вологістю або зрошуваних²⁰¹. Академія наук УРСР намагалась у своїх рекомендаціях не вступати в суперечність із планами радянського керівництва, а тому давала обережні рекомендації щодо розвитку бавовництва в південних областях України. Важливим моментом цих рекомендацій слід відзначити саме фактор зрошування як необхідний для розвитку бавовництва у степовій зоні.

В СРСР у 1950 р. було ініційовано ряд проєктів гідротехнічного будівництва, реалізація яких передбачала створення п'яти районів поливного бавовництва. Один такий район мало бути утворено в південних районах України, інший в північному Криму. Райони розвитку бавовництва на півдні України і півночі Криму розглядалися відокремлено один від одного у зв'язку із адміністративним підпорядкуванням Криму РРФСР до лютого 1954 р. Заступник міністра бавовництва СРСР і академік АН Узбецької РСР О. Аскоченський у своїй статті, опублікованій у №1 журналу «Хлопководство» (рос.) за 1951 р., характеризує кожен із цих районів. Зокрема, про південні області України він говорить як про район із м'яким кліматом, проте, котрий часто вражають посухи. Із 3 млн. га земель, придатних для рослинництва у цьому районі, за планами мало бути здійснено зрошення 1,2 млн. га із них 0,5 млн. га самотічним способом²⁰². Більш цікавим є опис району зрошуваного бавовництва в Криму, де за планами мало бути забезпечено зрошення 300 тис. га із них самотічним способом 200 тис. га. За описом О. Аскоченського, визначені для перспективи зрошування землі у північному Криму, які лежали в рамках площі зрошування у самотічний спосіб, відзначаються «значною пістрявістю» за їх характеристикою і тому цей регіон потребував детального районування для визначення необхідних меліораційних робіт. Самотічне зрошування було можливим

²⁰¹ Отчет об основных итогах научной деятельности учреждений Академии наук Украинской ССР за 1953 год // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3521. – Арк. 10.

²⁰² Аскоченский А. Великий план орошения земель и советское хлопководство // Хлопководство. – 1951. – №. 1. – С. 14

лише тих земель, які перебували в низовинах. Однак, про землі більш високого поясу О. Аскоченський говорить як про ґрунти кращої якості²⁰³. Власне, проект по будівництву Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування південних районів УРСР і північних районів Криму був доволі дорогим і складав 12 млрд. карбованців²⁰⁴. У рамках реалізації проекту гідротехнічного будівництва в південних районах України і північних районах Криму ці регіони розглядалися цілісно, не зважаючи на їх адміністративне підпорядкування різним республікам СРСР.

За викладеною О. Аскоченським концепцією зрошування південних районів УРСР, перспективи розвитку системи зрошування у цьому районі полягали також у введенні в експлуатацію Каховської ГЕС, яка мала жити насосні станції, котрі повинні були брати воду для зрошування із Каховського водосховища.

За поданими у статті О. Аскоченського даними, всього мало бути зрошено в результаті гідробудівництва в усіх п'яти нових районах розвитку бавовництва близько 3,5 млн. га (із них 1,5 млн. у південних районах УРСР (1, 2 млн. га) і в північному Криму (300 тис. га)). Із цих 3,5 млн. га бавовником планувалося засіяти 1,5 млн. га²⁰⁵. Тобто, більш як третину загальної площі зрошування із загального плану припадало на територію УРСР і північного Каскоченськийриму і також більш як третину загальної площі нових зрошуваних земель в районах гідробудівництв мало бути засіяно бавовником. У даному разі, слід звернути увагу на екстенсивний характер розвитку бавовництва в СРСР післявоєнного періоду і намагання забезпечити умови для стрімкого зростання посівних площ й нарощування обсягів виробництва цієї технічної культури. В СРСР пізньосталінського періоду помітним було прагнення до освоєння під бавовник усіх придатних за кліматич-

²⁰³ Там само.

²⁰⁴ Товарищу Сталину І. В. (від – П. С.) Председателя Совета Министров СССР Д. Коротченко, Секретаря ЦК КП Украины Л. Мельникова. Декабрь 1952 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1774. – Арк. 232.

²⁰⁵ Аскоченский А. Великий план орошения земель и советское хлопководство // Хлопководство. – 1951. – №. 1. – С. 15

ними показниками регіонів, у тому числі й південних районів України і північних районів Криму.

Бавовняна галузь в УРСР за офіційними даними щодо надходжень до бюджету республіки була малодохідною. Так, у 1952 р. в статті доходів Бюджету УРСР від Міністерства бавовництва було затверджено Верховною Радою УРСР обсяги у розмірі 39279 тис. карбованців, а виконання передбачалося у розмірі 56371 тис. карбованців, при тому, що всього по сільському і лісовому господарству було затверджено Верховною Радою УРСР доходи у розмірі 150134 тис. карбованців, а передбачуване виконання було у розмірі 203754 тис. карбованців. При розробці Бюджету республіки на 1953 р. Рада Міністрів УРСР запропонувала встановити доходи від Міністерства бавовництва УРСР у розмірі 19470 тис. карбованців, а за проектом Міністерства фінансів УРСР було запропоновано встановити доходи у розмірі 20418 тис. карбованців. Всього на 1953 р. доходів від сільського і лісового господарства було встановлено Радою Міністрів УРСР у розмірі 148030 тис. карбованців, а проект Міністерства фінансів УРСР передбачав 160490 тис. карбованців²⁰⁶. Тобто, за результатами 1952 р. Міністерством фінансів УРСР і Радою Міністрів УРСР було скорочено прогнозовані доходи від бавовництва в Україні. При обговоренні бюджетів СРСР, у тому числі в період активного асигнування коштів на будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів (1951-1952 рр.), перспективи розвитку бавовництва в УРСР згадувалися лише у 1951 р. як результат реалізації програми зрошування південних районів України. У доповіді депутата Верховної Ради СРСР від УРСР Гречухи М. С. було вказано на перспективи вирощування в південних районах УРСР бавовни і пшениці у результаті будівництва Південно-Українського каналу і Каховського гідровузла²⁰⁷. Проте, коли відбувалося обговорення розвитку бавовняної галузі в цілому по СРСР, ця галузь як перспективна саме в УРСР не згадувалась, але, активно обго-

²⁰⁶ Державний бюджет Української РСР на 1953 рік // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2943. – Арк. 96.

²⁰⁷ Заседания Верховного Совета СССР (вторая сессия). 6-12 марта 1951 г. Стенографический отчет. – М.: Издательство Верховного Совета СССР, 1951. – С. 102.

ворювалися перспективи сільського господарства України в цілому. Отже, розвиток бавовництва в УРСР був свого роду експериментальною програмою.

У № 1 журналу «Хлопководство» за 1953 р. Заступник Міністра бавовництва СРСР М. Чесноков наводить дані щодо врожайності бавовни у СРСР, вказуючи на те, що за цим показником СРСР обігнав усі капіталістичні країни. Дані щодо врожайності міністр подавав, цитуючи промову Л. Берії на ХІХ З'їзді КПРС і подавав плани по рівню врожайності бавовни по регіонах Радянського Союзу, встановлені ХІХ З'їздом. Так, в Середній Азії й Південному Казахстані мало бути отримано 26-27 центнерів з гектару, у Закавказзі 25-27 центнерів га, у південних районах Європейської частини СРСР у районах зрошування планувалася врожайність 11-13 центнерів з га, а в неполивних 5-7 центнерів з га, в Східній частині СРСР врожайність досягла 21 центнер з га²⁰⁸. У третьому номері журналу «Хлопководство» за 1953 р., хоча і висловлено позитивну позицію щодо розвитку бавовництва в УРСР, йшлося, що не зважаючи на режим низької температури і короткий без морозний період колгоспи і радгоспи виростили по 6 і більше центнерів бавовни з гектара²⁰⁹. Судячи із офіційних радянських даних, врожайність у південних районах Європейської частини СРСР (у тому числі в південних районах УРСР і в північних районах Криму) була в рази меншою ніж у республіках Сходу СРСР. Навіть за планами, які ставилися керівництвом СРСР, врожайність у південних районах Європейської частини мала бути в рази нижчою за плани збільшення врожайності у Східних республіках. Тому для Радянського Союзу у пізньосталінський період було принципово екстенсивним шляхом нарощувати валові обсяги виробництва бавовни. Не зважаючи на волюнтаристський характер кроків радянського керівництва щодо розвитку аграрного виробництва у південних районах України і північних районах Криму, у процесі їх планування і реалізації відбувається вироблення економічних

²⁰⁸ Чесноков Н. Насущные вопросы хлопководства / Н. Чесноков // Хлопководство. – 1953. – №. 1. – С. 4.

²⁰⁹ Провести весенние полевые работы на высоком агротехническом уровне // Хлопководство. – 1953. – №. 1. – С. 6.

і технологічних підходів до формування єдиного господарського комплексу у цих районах.

Низька ефективність бавовняної галузі в УРСР обумовлювала потребу наукового обґрунтування необхідності й доцільності її подальшого розвитку, зокрема у статті журналу «Хлопководство» в номері 10 за 1952 р. кандидата сільськогосподарських наук С. Подозерського (Український науководослідний інститут бавовництва), обґрунтовується доцільність розвитку бавовництва у південних районах УРСР²¹⁰. Потреба такого обґрунтування, очевидно, полягала у тому, що ефективність бавовництва у цих районах була низькою. Статистика, яка була надана для ЦК КПУ давала інформацію про збір бавовни на 16 жовтня 1954 р., зокрема, за планом у чотирьох областях УРСР на цей час мало бути зібрано 45000 тон бавовни, а було зібрано 11 550 тон, що складало лише 25,66% від плану. У зведенні про стан заготівлі бавовни було наведено дані за 1952 р., згідно яких за планом мало бути заготовлено 277 275 тон бавовни, а на 16.X.1952 р. було заготовлено 11 019 тон бавовни, що складало лише 3,97% від плану²¹¹. Отже, досвід розвитку бавовництва в УРСР був в цілому негативний.

Проте, у журналі «Хлопководство» ставилося питання лише про погану організацію роботи в сфері бавовництва в УРСР у цей період, а не про недоцільність культивування бавовника у південних районах України і північних районах Криму. Заступник міністра бавовництва СРСР М. Чесноков у статті в журналі «Хлопководство» у №1 за 1953 р. відзначав, що незадовільно працюють підприємства Міністерства бавовництва УРСР²¹². І у тій же статті М. Чесноков говорить про успішну роботу Головного управління «Укрводбуд», котрий виконав план 1952 р. на 1 грудня, а на 1953 р. його план робіт

²¹⁰ Подозерский С. Задачи УкрНИИ по селекции хлопчатника в связи с орошением земель на Украине // Хлопководство. – 1952. – №. 10. – С. 41-47.

²¹¹ Сводка № 9 О заготовке хлопка-сырца урожая 1954 года от колхозов и совхозов Украинской ССР по состоянию на 16 октября 1954 года // ЦДА-ГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3577. – Арк. 34.

²¹² Чесноков Н. Насушные вопросы хлопководства // Хлопководство. – 1953. – №. 1. – С. 6.

мав зрости у півтора рази²¹³. У тому ж номері журналу «Хлопководство» академік Т. Лисенко подає перспективи виведення перспективних сортів бавовника для культивування їх у південних районах Європейської частини СРСР, тобто, в південних районах УРСР і в північних районах Криму²¹⁴. Ця стаття, очевидно, мала на меті додаткове обґрунтування перспектив розвитку бавовництва в УРСР і в Криму.

Будівництво Південно-Українського каналу за планами мало на меті забезпечити подачу води до Криму протягом року²¹⁵, що мало стати суттєвим фактором у соціально-економічному розвитку півострова. Дослідні станції, які працювали в Херсонській області й у Криму давали врожайність бавовни при поливі на рівні 18-25 центнерів з га у Херсонській області й до 28 центнерів з га в Криму. По Херсонській області й Криму на базі дослідних станцій опрацьовувалась можливість культивування при поливному режимі в Херсонській області зернових, рису, винограду і фруктів, овочів й картоплі, у Криму ж опрацьовувалась можливість крім бавовни культивувати зернові й картоплю на поливних площах²¹⁶. Отже, по Херсонській області номенклатура продуктів для вирощування опрацьовувалась значно більша ніж в Криму.

Необхідно також звернути увагу, що після смерті Й. Сталіна було припинено реалізацію ряду масштабних проєктів, на здійснення котрих в останні роки життя Й. Сталіна виділялися значні ресурси. Серед таких проєктів було і будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, доцільність реалізації окремих позицій цього проєкту було поставлено під сумнів іще у 1952 р. за ініціативи академіка С. Жука²¹⁷ і того ж 1952 р. спостерігалось значне недофінансування

²¹³ Там само. – С. 8.

²¹⁴ Лисенко Т. О хлопководстве в южных районах Европейской части СССР // Хлопководство. – 1953. – №. 1. – С. 11.

²¹⁵ Доклад на выездной объединенной сессии Академии наук и Академии архитектуры Украинской ССР на тему: «Строительство Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов и оросительной системы» // ДАХО. – Ф. Р3517. – Оп. 1. – Спр. 30. – Арк. 95.

²¹⁶ Там само. – Арк. 96.

²¹⁷ Секретарю ЦК КП Украины Л. Мельникову (від – П. С.) Зав. отделом ЦК КП Украины по строительству и стройматериалам Мацуй, Зав. сектором отдела ЦК КП Украины по строительству и стройматериалам Биби́ко-

цього проекту²¹⁸. Проте, на сторінках наукового журналу Міністерства бавовництва СРСР «Хлопководство» у 1952 р. активно відбувається лобіювання будівництва Південно-Українського каналу, зведення якого було необхідною умовою реалізації самотічного варіанту зрошування південних районів України і північних районів Криму. Вже у розпал дискусії щодо доцільності будівництва Південно-Українського каналу в номері 12 журналу «Хлопководство» було опубліковано статтю «Глибока вологозарядка в нових районах зрошування». У цій статті обґрунтовується технологія агрокультування та її застосування у нових районах зрошування, до яких належали південні райони України і північний Крим. Статтю було написано академіком ВАСГНІЛ (Всесоюзна академія сільськогосподарських наук імені Леніна) І. Шаровим. Ця стаття була однією із циклу лобістських публікацій на підтримку самотічного варіанту зрошування південних районів УРСР і північних районів Криму і, хоча і не прямо, але обґрунтовувала необхідність саме такого варіанту зрошування спільністю технологічного підходу до агрокультури у цих районах²¹⁹.

У номері 11 журналу «Хлопководство» за 1952 р. опубліковано статтю кандидата сільськогосподарських наук П. Климовського, співробітника Українського науково-дослідного інституту гідротехніки і меліорації, у якій автором було викладено практичні й інституційні основи запровадження гідротехніки, в основі якої було вологозарядне зрошування. Застосування вологозарядної технології було запропоновано, зокрема, у районах запуску в експлуатацію Верхньо-Інгулецької і Нижньо-Інгулецької систем зрошування. Щодо цих локальних систем зрошування, слід звернути увагу на те, що вони планувалися до експлуатації також і як своєрідні

ва. Не пізніше 21.2.1953 р. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893. – Арк. 38.

²¹⁸ Товарищу Сталину І. В. (від – П. С.) Председателя Совета Министров СССР Д. Коротченко, Секретаря ЦК КП Украины Л. Мельникова. Декабрь 1952 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1774. – Арк. 232.

²¹⁹ Шаров И. Глубокая влагозарядка как основа получения высоких урожаев хлопка в новых районах орошения // Хлопководство. – № 12. – 1952. – С. 13, 21.

об'єкти для підготовки кадрів на експлуатацію систем зрошування в інших районах півдня України і в Криму²²⁰. Тобто, ці райони зрошування мали стати одночасно полігоном для випробування технологій агровиробництва, а також для підготовки кадрів по впровадженню цих технологій в інших районах, котрі мали стати районами зрошування²²¹.

Таким чином, південні райони УРСР, в яких відбувалося формування бази для впровадження нової технології зрошуваного землеробства, мали стати регіоном поширення технологій та підготовки технічних й інженерних кадрів у тому числі й для Криму. Слід звернути увагу, що Крим потребував значно більшого обсягу робіт по районуванню для впровадження меліоративних заходів. Відповідний внесок у створення умов для аграрного освоєння здійснювали українські наукові, проектні та господарські організації при плануванні й проектуванні Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування, а також при розробленні технологій вирощування бавовни. Концентрація адміністративним шляхом ресурсів у процесі реалізації програми розвитку бавовництва у південних районах України і в північних районах Криму заклала підвалини формування цілісного господарського комплексу в цьому регіоні із єдиними механізмами управління і підходами його розвитку.

Позиція Академії наук УРСР у питанні розвитку сільського господарства на півдні України мала вагомий вплив на його характер. Академія наук УРСР у своєму звіті для ЦК КПУ на 1953 р. робить висновок, що на півдні України більше перспективу має вирощування зернових і скотарство, а в районах прибережних можливим є культивування бавовни²²². У 1953 р. ключовою проблемою культивування бавовника у південних областях України були кліматичні умови, проте,

²²⁰ Климовский П. Влагозарядное орошение хлопчатника на Украине // Хлопководство. – № 11. – 1952. – С. 34.

²²¹ Стенограмма первого совещания партийно-хозяйственного актива строителей Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов «Укрводстрой». Запорожье, 9-10 июня 1951 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1358. – Арк. 45.

²²² Отчет об основных итогах научной деятельности учреждений Академии наук Украинской ССР за 1953 год // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3521. – Арк. 10.

1952 р. фактичний врожай бавовника складав лише 3, 97% від запланованого²²³. У 1954 р. було здійснено спробу інтенсифікувати вирощування бавовника у південних областях УРСР і встановлено річний план у 45 000 тон проти плану 1952 р. у 277 275 тон. Але на 16 грудня 1954 р. реально було зібрано лише 11 550 тон, або 25, 66% від плану²²⁴. На 21 грудня 1954 р. бавовника було зібрано лише 37, 99% від річного плану²²⁵. Незначні результати культивування бавовника на півдні України, а також наукові обґрунтування АН УРСР мали вплив на зміну пріоритетів керівництва УРСР від культивування в сільському господарстві республіки культур загальносоюзного значення до культур локального значення.

Із початком будівництва на території УРСР (до 1954 р.) і Криму Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, ініційованого постановою Ради Міністрів СРСР і ЦК ВКП(б) від 20 вересня 1950 р., українські наукові та навчальні установи активізували свою діяльність по науковому забезпеченню цього будівництва. Координацію цієї діяльності бере на себе керівництво УРСР, що надавало йому можливість значно розширювати свою компетенцію у прийнятті рішень по забезпеченню «будівництва комунізму». Крім того, фактично, українські проектні установи взяли на себе функції по проектуванню Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування півдня України і півночі Криму. Забезпечення необхідними для забезпечення проектування, а також господарського освоєння півдня України і півночі Криму науковими даними здійснювалося також українськими науковими установами (інститутами Академії наук УРСР, вищими навчальними закладами). Проте, реалізацію проекту будівництва Південно-Українського каналу було зупинено у зв'язку із зміною варіанту зрошування півдня України, із самотічного на машинний. Фактично, відбувається зміщення

²²³Сводка №9 О заготовке хлопка-сырца урожая 1954 г. от колхозов и совхозов Украинской ССР по состоянию на 16 октября 1954 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3577. – Арк. 34.

²²⁴Там само.

²²⁵Сводка о заготовке хлопка-сырца урожая 1954 года от колхозов и совхозов Украинской ССР по состоянию на 21 декабря 1954 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3577. – Арк. 138.

пріоритетів по культивуванню агрокультур півдня України на користь тих, які культивувалися під куруванням керівництва УРСР. Бавовництво для УРСР у період після Другої світової війни була відносно нова й експериментальна галузь і тому її розвиток перебував під контролем загальносоюзних установ. Також, зважаючи на плановий характер економіки СРСР, місцеве керівництво півдня України й керівництво колгоспів та радгоспів й МТС мали виконувати плани по здачі державі урожаю зернових, а також постачання культур місцевого значення, зокрема, овочевих, кормових та інших. Відповідно, місцеве керівництво більшу увагу приділяло традиційним культурам. Політика керівництва СРСР, спрямована на «круте піднесення» сільського господарства й виробництво продуктів широкого споживання також відіграла вагомую роль у зміщенні пріоритетів керівництва УРСР в характері сільського господарства на півдні республіки. І, власне, це зміщення мало велике значення в процесі усамостійнення українського партійного та урядового керівництва у прийнятті господарських рішень, ґрунтуючись на результатах роботи наукових установ УРСР.

Водночас, слід звернути увагу на актуальність вирощування у роки першої повоєнної п'ятирічки у південних районах УРСР таких культур як рис, фрукти й овочі, розвиток садівництва. Проект із розвитку культивування рису розглядався згодом в Криму у контексті розбудови системи зрошування на півострові. Як видно із доповідної Л. Кагановича Й. Сталіну від 2 серпня 1947 р., культивування цієї культури на 1947 р. було цікавим напрямком для сільського господарства в Європейській частині СРСР й намічено серйозні плани щодо його розвитку в південних районах України. Вже у доповідній записі від 20 вересня 1947 р. Заступника Завідуючого відділом сільського господарства ЦК КП(б)У Шевченка на ім'я Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Кагановича було викладено аналіз перспектив розвитку рисівництва в УРСР. У цій записці відзначено, що на 1940 р. площа посівів рису по Україні сягала 2000 га вона займала по врожайності цієї культури одне із перших місць серед рисосіючих республік (валовий збір сягав 400 тис. пудів). Зазначено, що рис висівали більш як 100 колгоспів по басейнах річок Південний Буг, Дніпро, Інгул й

Інгулець. Серед пропозицій у доповідній записці було передбачено доручити групі, яка вивчала питання зрошування південних районів УРСР, і Міністерству сільського господарства УРСР здійснення науково-дослідних робіт, складання техніко-економічного проекту, іригаційного будівництва і розробки перспективного плану рисосіяння²²⁶. Отже на вересень 1947 р. група по підготовці проекту зрошування південних районів УРСР вже активно працювала і на неї покладалися все нові завдання по розробці перспективних планів сільськогосподарського освоєння південних районів УРСР. Згодом, із активізацією будівництва Північно-Кримського каналу Крим було визнано більш перспективним ніж південні області України регіоном для рисівництва за кліматичними показниками.

Перспективи садівництва та овочівництва в Україні на 1947 р. активно розглядалися, зокрема у контексті забезпечення продуктами крупних міст, а також розвитку виноробства. Ці культури активно намагалися у цей період культивувати в Криму, проте продуктивність їх вирощування на півострові була не високою. Невисокі показники по цих культурах як і по технічних були обумовлені нестачею робочих рук, а також несприятливими умовами для обводнення культивованих площ. Отже, на 1947 р. керівництво УРСР застосовувало винятково регіональні підходи щодо забезпечення умов для розвитку сільського господарства й переробних галузей, тобто, не розглядало можливостей кооперації можливостей із суміжними з республікою регіонами, зокрема і з Кримом, який на той час був областю у складі РРФСР. Тобто, на 1947 р. для керівництва Криму розраховувати на використання можливості соціально-економічного розвитку півострова завдяки виробничій кооперації із УРСР було не варто. Фактично, регіональні підходи до економічного розвитку в СРСР пізньосталінського періоду було обумовлено надмірною централізацією управління галузями економіки, при надзвичайній розпорошеності ресурсів у численних міністерствах. Будівництво численних підприємств які давали продукцію для загальносоюзних потреб обумовлювало надання для республіки значних ресурсів із бюджету СРСР.

²²⁶ Секретарю ЦК КП(б)У товарищу Кагановичу Л. М. (від – П. С.) Зам. Зав. сельхозотделом ЦК КП(б)У Шевченко. 20.IX.1947 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4783. – Арк. 140.

Власне, в СРСР цього періоду ресурсне забезпечення й капіталовкладення дорогого проекту було можливо отримати за умови його схвалення на рівні Союзного Уряду і ЦК ВКП(б). Відповідно, сільськогосподарські культури, які мали перспективи для України, для керівництва УРСР слід було налагоджувати культивування в самій республіці.

Розвиток же бавовництва в південних областях УРСР не дав бажаних результатів із-за несприятливих природно-кліматичних умов і низького рівня технологічного і технічного оснащення сільськогосподарських підприємств. Проте, програма по розвитку цієї галузі стимулювала радянське керівництво пізньосталінського періоду до реалізації програми зрошування південних районів УРСР і північних районів Криму. Культивування бавовни в південних районах УРСР і в Криму обумовило розгортання гідробудівництва й реалізації комплексних програм які мали перетворити південні регіони України і Крим на єдиний господарський комплекс завдяки створеній системі зрошування, Південному енергетичному району і комплексу транспортної логістики. Ця програма стала основоположною для формування передумов економічного розвитку цих регіонів як єдиного регіонального господарського комплексу й соціально-економічної інтеграції Криму із Україною. Тому важливо здійснити глибокий аналіз розгортання програми розвитку бавовництва у південних районах УРСР і в Криму, а також механізму прийняття політичного рішення щодо розгортання гідробудівних проектів. Інші програми в галузі рослинництва у південних районах УРСР і в Криму перебували у цілковитій залежності від забезпечення необхідної вологості ґрунтів, тобто, від реалізації програм зрошування. Причому. Вже у роки першої п'ятирічки на рівні Уряду СРСР ставилось питання про вирішення проблеми зрошування південних районів УРСР шляхом реалізації масштабного глобального проекту. Для радянського керівництва було очевидним, що труднощі у розвитку сільського господарства в південних районах України створюють перешкоди на шляху заселення цих регіонів. За умови малозаселеності й слабого господарського розвитку регіонів які були прилеглими до Кримського півострова вирішення демографічних проблем Криму, а, відповідно, і його господарського розвитку було не можливим.

2.3. Стратегія розвитку транспорту і шляхів сполучення УРСР і Криму

Одним із ключових факторів інтеграції Кримського півострова із Україною після завершення Другої світової війни стає розбудова системи транспортного сполучення між Кримом і материком. В рамках передбачених першою п'ятирічкою програм соціально-економічного розвитку було зазначено розвиток залізничного транспорту, а обсяги та напрямки розбудови системи залізничного сполучення було встановлено Проектом розвитку мережі залізниць в СРСР на генеральну перспективу. Цим проектом було заплановано протяжність залізничних гілок, а також обсяги перевезень всіма залізничними гілками по СРСР. Вагоме місце у забезпеченні сполучення Криму із материковою частиною України поряд із розвитком залізничного сполучення мало будівництво шосейних доріг, перш за все траси Харків-Сімферополь, котра була частиною траси Москва-Сімферополь. Проте, проблема дорожнього будівництва потребує більш широкого аналізу, оскільки реалізація проектів дорожнього будівництва в УРСР мала на меті гарантувати передумови для економічного розвитку занедбаних регіонів та сполучення їх із крупними промисловими центрами. У першу повоєнну п'ятирічку велика увага приділялась будівництву доріг які мали сполучати південні регіони України із Києвом, зокрема траси Одеса-Київ. Дорожнім будівництвом в Українській РСР опікувався безпосередньо Голова Ради Міністрів УРСР М. Хрущов. Окремо слід виділити проблему розвитку водного сполучення, а саме, відкриття і розвиток наскрізного судноплавства Дніпром.

Мережа залізниць яка розташовувалась на території Запорізької, Херсонської, Дніпропетровської областей УРСР, а також і Кримського півострова була об'єднана у Сталінську залізницю. Адміністративний центр цієї залізниці знаходився у Запоріжжі. Фактично, Запоріжжя було своєрідним центром адміністрування економічного регіону південного сходу УРСР. У Запоріжжі була найбільша концентрація на цей регіон промислових підприємств, енергогенеруючих потужностей, а також на залізничний вузол в цьому місті було зорієнтовано мережу залізниць якою сполучалися із іншими регіо-

нами Дніпропетровськ, Херсон і Крим. На перспективу розвитку Сталінської залізниці у 1947 р. було заплановано зростання обсягів перевезень із південних районів УРСР і Криму саме в напрямку Запоріжжя.

У 1947 р. відбувається радикальна зміна логістичного і взагалі економічного значення міста Херсон. Це місто планується як перспективний транспортний вузол, котрий мав сполучати Крим із материком. Із метою сполучення Криму з Херсоном на 1950 р. у перспективному плані розвитку Сталінської залізниці було заплановано розвиток лінії Джанкой-Херсон протяжністю 177 км. і цією лінією мало відбуватися перевезення 0,6 млн. тонна/кілометрів на км. в бік Джанкоя і стільки ж назад у бік Херсона. На 1960 р. було заплановано зростання обсягів перевезень цією лінією вже до 1,2 млн. т. /км. на км. із Джанкоя в бік Херсона і 0,6 млн. т. /км. на км. у зворотному напрямку²²⁷. Тобто, цією залізничною лінією, котра мала сполучати Крим із материковою частиною України планувалося поступове збільшення перевезень із території півострова і збереження обсягів перевезень на територію півострова із материкової частини України на тому ж рівні. Такі перспективні плани зростання перевезень свідчать про плани активного економічного розвитку півострова за умови транспортування пасажирів і вантажів із його території на материкову частину Української РСР. У той же час інакшими були прогнози перспективи розвитку іншої лінії залізничного сполучення Криму із материковою частиною України – Джанкой-Федорівка (вузлова станція в Запорізькій області яка далі мала сполучення із Запоріжжям). Ця лінія функціонувала вже на 1940 р. і обсяги перевезень складали 2,7 млн. т. /км. на км. від Джанкоя в бік Федорівки і 3,0 млн. т. /км. на км. у зворотньому напрямку. На 1950 р. планувалися обсяги 2,4 млн. т. /км. на км. із Джанкоя до Федорівки і 2,6 млн. т. /км. на км. у зворотному напрямку, а на 1960 р. вже 3,9 млн. т. /км. на км. від Джанкоя до Федорівки і 4,9 млн. т. /км. на км. у зворотному напрямку²²⁸.

²²⁷ Выписка из проекта развития сети железных дорог Союза ССР на генеральную перспективу. Грузовые потоки по основным направлениям ж. д. сети УССР на перспективу. 10.X.47 // ЦДАГО України. – Ф. 1. Оп. 23. – Спр. 4753. – Арк. 351.

²²⁸ Там само.

В планах розвитку Сталінської залізниці вже у 1947 р. було передбачено розвиток Херсона як крупного транспортного вузла. У Херсоні, а також на станції Снігурівка Херсонської області сполучалися Сталінська й Одеська залізниці²²⁹. Також Херсон мав виконувати роль сполучення Криму із материковою частиною УРСР. Зростання ролі Херсона як вузлової залізничної станції відбувалося паралельно зі зростанням значення цього міста як центру енергогенеруючих потужностей і розвитку сільського господарства у південних районах УРСР. Хоча на початку будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів адміністрування будівництва здійснювалося із Запоріжжя²³⁰. Водночас, у будівництві Каховської ГЕС адміністрування партійними структурами відбувалося саме із Херсона, тобто, Херсонським обкомом КП(б)У оскільки будівництво нових грандіозних об'єктів передбачало планування розвитку області на регіональному рівні²³¹.

У перспективному плані розвитку Сталінської залізниці, який вже існував на 1947 р., було передбачено розвиток існуючих до початку радянсько-німецької війни напрямків залізничного сполучення на території Криму і Кримського півострова із материковою частиною УРСР. Зокрема, залізнична гілка Севастополь-Сарабуз, протяжність якої становила 96 км., на 1940 р. пропускала на Сарабуз 0,4 млн. тонна/кілометрів на км., а в зворотному напрямку, на Севастополь, 0,5. У подальші роки планом було передбачено збільшення обсягів перевезень цією гілкою, на 1950 р. передбачалось зростання обсягів перевезень до 0,5 млн. тонна/км. на км. на Сарабуз і 0,8 на Севастополь, а вже на 1955 р. було передбачено зростання до 0,7

²²⁹ Сталинская ж. д. // Схемы железных дорог и водных путей сообщения СССР. Для служебного пользования. – Б.м.: Военное издательство народного комиссариата обороны, 1943. – схема 27.

²³⁰ Стенограмма первого совещания партийно-хозяйственного актива строителей Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов «Укрводстрой» от 9-10 июня 1951 года, Запорожье // ЦДАГО України. – Ф. 1. Оп. 24. – Спр. 1358. – Арк. 4.

²³¹ Выписка из протокола №31 п.3-з заседания бюро Херсонского обкома КП(б)У от 30 июня 1951 г. Об основных положениях районной планировки зоны влияния Южно-Украинского канала и Каховской ГЭС (постановление облисполкома и бюро обкома) // ЦДАГО України. – Ф. 1. Оп. 24. – Спр. 1290. – Арк. 37.

на Сарабуз і 1,4 на Севастополь і на 1960 р. передбачалося зростання до 0,9 на Сарабуз і 1,6 на Севастополь²³². Зростання обсягів перевезень на Севастопольській гілці Сталінської залізниці у напрямку Севастополя було прогнозованим у зв'язку із перспективою відбудови Севастополя й планомірним посиленням військової бази у цьому місті. Проте, слід відзначити, що реальна політика по відбудові Севастополя, який було зруйновано у роки Другої світової війни, повномасштабно розгортається лише у 1954 р. завдяки активному лобіюванню ЦК КПУ перед Радою Міністрів СРСР питання забезпечення фінансування відбудови цього міста у необхідних обсягах²³³.

Перспективним планом розвитку Сталінської залізниці також було передбачено збільшення перевезень гілкою Сарабуз-Джанкой, яка мала протяжність 72 км. і нею в напрямку вузлової станції Джанкой здійснювалися на 1940 р. перевезення в обсязі 0,9 у напрямку Джанкоя і у зворотному напрямку 1,3 млн. тонна/кілометрів на км. (надалі цифри обсягів перевезень будуть подаватися у млн. тонна/кілометрів на км.). Тобто, слід відзначити значне зростання обсягів перевезень від станції Сарабуз. Оскільки ця станція не мала змоги приймати велику чисельність відпочивальників, не маючи сполучення із крупними рекреаційними районами Криму, то вона, очевидно, відігравала роль перевалочної станції для продукції, яку було вироблено на півострові. Знову ж, слід відзначити значно більші обсяги перевезень від Джанкоя у сторону Сарабуза, тобто, тенденція більшого обсягу перевезень на напрямку від Джанкоя аналогічна тенденції більшого обсягу перевезень від Сарабуза до Севастополя. На перспективу, в 1950 р. планувалося зростання обсягів перевезень від Сарабуза в напрямку Джанкоя до 0,8, а у зворотному до 1,7. Тобто, на 1950 р. було заплановано зростання обсягів перевезень у напрямку Сарабуза до більш як удвічі більшого ніж в напрямку

²³² Выписка из проекта развития сети железных дорог Союза ССР на генеральную перспективу. Грузовые потоки по основным направлениям ж. д. сети УССР на перспективу. 10.X.47 // ЦДАГО України. – Ф. 1. Оп. 23. – Спр. 4753. – Арк. 351.

²³³ (В – П. С.) ЦК КП Украины тов. Кириченко А. И. (від – П. С.) Дуди-на Ю. Принято по ВЧ 28.X.1954 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2943. – Арк. 171.

до Джанкоя. Із 1,7, які транспортувалися в напрямку від Джанкоя до Сарабуза, 0,5 спрямовувалися далі до Севастополя. В даному разі варто зауважити, що Сарабуз слугував своєрідним транспортним вузлом від якого обсяги перевезень, доставлені залізницею, розподілялися іншими видами транспорту у подальших напрямках. Це також є свідченням планів активізації відновлення господарського життя в Криму, що потребувало збільшення постачання на півострів необхідних ресурсів. На 1955 р. було заплановано зростання обсягів перевезень у напрямку Джанкоя до 1,2, а у зворотному, до Сарабуза, до 2,1. Слід відзначити плани різкого збільшення, на 50% обсягів перевезень у напрямку до Джанкоя від Сарабуза і менш значне зростання обсягів перевезень у зворотному напрямку. Станція Сарабуз на Кримському півострові була вузловою, хоча і мала локальне значення. Від цієї станції відходили дві залізничні гілки: на Севастополь і на Євпаторію.

Щодо перспектив гілки на Євпаторію у плані розвитку її було відзначено лише в контексті розбудови нової кільцевої залізничної гілки Феодосія-Алушта-Ялта-Алупка-Севастополь-Євпаторія, а окрема увага приділялась лише Севастополю, вочевидь, зважаючи на його військово-стратегічне значення і потребу в терміновій відбудові міста. Крім того, гілка на Євпаторію була, фактично, другорядною порівняно із гілкою на Севастополь чи Керч. У цей період розвиток рекреаційної інфраструктури не мав для Кримського півострова пріоритетного значення і, фактично, розвиток цієї галузі на півострові забезпечували різноманітні інституції, як, зокрема, і профспілковий комітет залізничників. За рахунок будинку відпочинку цієї інституції намагався вирішити свої питання міськвиконком Євпаторії, забравши частину приміщень під будинок «Малютка»²³⁴.

У конфліктах Центрального Комітету Профспілки залізничників Півдня із Виконкомом Євпаторійської міської Ради депутатів трудящих були присутніми також інтереси Ради Міністрів УРСР. Питання, яке підтримувалося Радою Міністрів УРСР, полягало у виділенні для дитячого санаторію «Сме-

²³⁴ Выписка из протокола №16 партийной группы Президиума Центрального Комитета профсоюза рабочих железных дорог Юга от 10 апреля 1947 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. Оп. 23. – Спр. 4753. – Арк. 83-83 зв.

на» земельної ділянки в 1 га. Цей санаторій перебував у відданні лікувально-санаторного Управління Міністерства охорони здоров'я УРСР, а тому питання розбудови санаторію й освоєння цієї земельної ділянки активно просувалося на рівні керівництва уряду УРСР. Ділянку було виділено рішенням Виконкому Євпаторійської міської Ради депутатів трудящих від 13 серпня 1946 р. і рішенням від 12 травня 1947 р. У своєму зверненні до Голови Виконкому Євпаторійської міської Ради депутатів трудящих Заступник Голови Ради Міністрів УРСР М. Бажан вказував на численні перепони які чиняться у освоєнні цієї земельної ділянки під дитячий санаторій «Смена» будинком відпочинку Центрального Комітету Профспілки залізничників Півдня²³⁵. І М. Бажан від імені Ради Міністрів УРСР у своєму зверненні наполягав щоб Голова Виконкому Кримської обласної Ради депутатів трудящих дав вказівку про виконання рішень Виконкому Євпаторійської міської Ради депутатів трудящих.

Даний приклад вказує слабкі політичні й адміністративні можливості для місцевих органів влади у Криму в цей період щодо розвитку індустрії відпочинку і більшу зацікавленість у вирішенні поточних проблем місцевого значення. Тому можна припустити, що основний потік пасажирів і вантажів, який проходив через вузлову станцію Сарабуз забезпечувався в цей період за рахунок Севастополя. Такий специфічний погляд на розвиток окремої залізничної гілки в Криму, яка мала обслуговувати курортний напрямок й охоплювати основні міста рекреаційної індустрії, на 1947 р. пояснювався, вочевидь, нерентабельністю в соціалістичній економіці пізньосталінського періоду розвитку транспортного сполучення материкової частини із окремими центрами рекреації. За планами можна прогледіти розуміння того, що надійна завантаженість залізничної гілки котра сполучає материк із центрами розвитку індустрії відпочинку й оздоровлення була можливою лише за умови більш широкого охоплення цих центрів. Водночас, слід

²³⁵ Председателю Исполкома Крымского областного Совета депутатов трудящихся тов. Кривошеину В. Н.; копия – Председателю Центрального Комитета Профсоюза железнодорожников Юга тов. Цымбал В. Н. (від – П. С.) Заместителя Председателя Совета Министров УССР Н. Бажана. 26. IX.47 // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 7. – Спр. 4511. – Арк.157.

відзначити паралельне із залізничним функціонування морського сполучення між Феодосією та Алуштою, Ялтою, Севастополем і Євпаторією²³⁶. Перспектива ж розвитку гілки, яка сполучала Євпаторію із Сарабузом і з материковою частиною УРСР виникає лише після включення Криму до складу України, а отже лише тоді складаються умови для розвитку в цьому місті Криму індустрії відпочинку.

У 1947 р. на материковій частині України відбувалась масштабна відбудова господарства і житлового будівництва і зумовлювала потребу в будівельних матеріалах. У цей період місцева партійна і виконавча влада в прилеглих до Кримського півострова Херсонській та Запорізькій областях намагалась утримувати й нарощувати темпи будівництва здебільшого завдяки освоєнню місцевих джерел сировини і виробничих потужностей із виробництва будівельних матеріалів²³⁷. Освоєння ресурсної бази Криму для потреб материкової частини України активно розгортається із початком будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського і Північно-Кримського каналів²³⁸. На 1960 р. у планах розвитку гілки Сталінської залізниці Джанкой-Сарабуз передбачалося зростання обсягів перевезень у напрямку Джанкоя до 1,6, а у зворотному напрямку до 2,4. Тобто, слід відзначити заплановану тенденцію прогнозування більш швидких темпів зростання обсягів перевезень у напрямку від Джанкоя до Сарабуза ніж у зворотному.

Далі Сталінська залізниця сполучала Крим із материковою частиною України гілкою Джанкой-Федорівка (вузлова станція у Запорізькій області). Протяжність цієї гілки становила 177 км. Дана гілка залізниці була до війни основною яка сполучала Кримський півострів із материком і на 1940 р. обсяги перевезень нею у напрямку від Джанкоя до Федорівки стано-

²³⁶ Сталинская ж. д. // Схемы железных дорог и водных путей сообщения СССР. Для служебного пользования. – Б.м.: Военное издательство народного комиссариата обороны, 1943. – схема 27.

²³⁷ Справка о ходе строительства предприятий Министерства промышленности УССР в районе строительства Каховского гидроузла и трасы Южно-Украинского канала по состоянию на 10 мая с. г. За підписом Заступника Міністра промисловості будівельних матеріалів Української РСР М. Лисенка. 5.VI.1952 р. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 5745. – Арк. 81-85.

²³⁸ Там само. – Арк. 85.

вили 2,7, а у зворотному напрямку, від Федорівки до Джанкою 3 млн. тонна/кілометрів на км. Тобто, слід відзначити дещо більші обсяги завезення із материка на півострів, якщо взяти до уваги, що у більшості обсяги перевезень на півострів здійснювалися саме залізничним транспортом. Більшість обсягів перевезень становили відпочивальники, які потім їхали у зворотному напрямку, а також постачання закладів відпочинку, котре здійснювалося із материкової частини, йнеобхідні для обслуговування військового контингенту на території Криму матеріали. На 1950 р. планом розвитку залізниці було передбачено зростання перевезень у напрямку Федорівки до 2,4, а у напрямку Джанкою до 2,6. На 1955 р. також було заплановано зростання обсягів перевезень цією гілкою, у напрямку на Федорівку 3,4, а у зворотному напрямку 4,1. І на 1960 р. також передбачалося зростання обсягів перевезень на Федорівку до 3,9, а у зворотному напрямку до 4,9²³⁹. Таким чином, планами розвитку залізничного сполучення у напрямку із материкової частини України до Криму було передбачено стійку тенденцію до зростання обсягів перевезень в напрямку до Криму. Дана тенденція пояснювалась як планами відбудови господарства півострова так і зростанням військового контингенту на його території.

На 1949 р. було заплановано ряд заходів із посилення пропускної здатності залізничних гілок по Сталінській залізниці, які мали сполучати Крим із материковою частиною УРСР. Зокрема, на перегоні Ново-Олексіївка (селище у Генічеському районі Херсонської області)-Джанкой було відзначено слабкий стан верхньої будови колії (до складу якої входять рейки, підрейкові основи та кріплення їх до шпал, міжрейкові кріплення). Отже, наявною була потреба його покращення на усій протяжності шляху, тобто, здійснення ремонтних робіт. Так само на перегоні гілки Джанкой-Сарабуз, вже безпосередньо на території Криму, було відзначено потребу у додатковому шляховому розвитку станції Джанкой на протяжності в 10 км. Для цього було відзначено потребу у виділенні додатко-

²³⁹ Выписка из проекта развития сети железных дорог Союза ССР на генеральную перспективу. Грузовые потоки по основным направлениям ж. д. сети УССР на перспективу. 10.X.47 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4753. – Арк. 351.

вого асигнування. На гілці Сімферополь-Севастополь відзначалась відсутність роз'їзду Шакулна перегоні Алима-Бахчисарай, який планувалося відновити за умови виділення додаткового асигнування. Також недостатнім був розвиток шляху станцій Сімферополь та Севастополь і його передбачалося відновити на протяжності у 3 км., крім того, по станції Сімферополь передбачалося відновлення одного шляху й підключення гілки Анатра до станційного шляху. Щодо проведення усіх цих заходів по розвитку залізничних шляхів у Криму й по сполученню півострова із материком планувалося здійснювати за рахунок додаткових асигнувань. Хоча, слід відзначити, що планувалося зростання потреби у підвищенні пропускної здатності цих залізничних гілок. Так, по гілці Ново-Олексіївка-Джанкой на 1940 р. пропускна здатність була 24 (пар поїздів на добу), на 1949 р. вона вже складала 21 пари поїздів, а на 1950 планувалося її збільшення до 22 пар поїздів. По гілці Джанкой-Сарабуз на 1940 р. пропускна здатність була 20 пар поїздів на добу і на 1950 р. планувалося її довести до цього показника, а на 1949 р. вона складала лише 16 пар поїздів. Пропускна здатність гілки Сімферополь-Севастополь на 1940 р. складала 20 пар поїздів і до такого показника її планувалося відновити на 1950 р., а на 1949 р. вона складала всього 14 пар поїздів²⁴⁰. Отже, на 1950 р. іще не були затребувані обсяги перевезень залізничним транспортом між материком і Кримським півостровом у довоєнних обсягах, проте, по самому півострову передбачалося відновлення довоєнних обсягів перевезень. Це було пов'язано, перш за все, із розбудовою військової бази на півострові.

Водночас, планувалося розвиток шляхів на гілці Мелітополь-Ново-Олексіївка шляхом будівництва другого шляху (сполучення було одноколіїним). А тому пропускна здатність, яка складала 20 пар поїздів на добу мала на 1950 р. зрости до 22 пар²⁴¹.

²⁴⁰Перечень узких мест в пропускной способности перегонов и станций и мероприятия по их устранению. Хозяйство Сталинской ж. д. за подписью Зам. Начальника Управления Движения грузов и пассажирской работы Власова, Начальника планово-экономического отдела Донецкого округа железных дорог Фельдмана. 14.V. 49 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 6187. – Арк. 108.

²⁴¹Там само. – Арк. 107.

Далі Федорівку із Запоріжжям, обласним центром Запорізької області й найбільшим індустріальним містом південного регіону УРСР, сполучала гілка Федорівка-Запоріжжя. Протяжність цієї гілки становила 88 км. і на 1940 р. обсяги перевезень нею становили 3,1 в сторону Запоріжжя і 1,6 у зворотному напрямку. Тобто, у напрямку обласного центру перевезення майже удвічі переважали обсяги у зворотному, а через Федорівку в 1940 р. проходила ключова залізнична гілка яка сполучала материкову частину України із Кримом. Таким чином, обсяг перевезень у напрямку Кримського півострова від Федорівки становив майже у повному обсязі обсяг перевезень від Запоріжжя до Федорівки. Відповідно, станція Федорівка відігравала ключову роль як вузлова станція, котра сполучала південні райони Запорізької області із обласним центром, а також і обсяги перевезень із Криму та в Крим. У плані розвитку на 1950 р. було передбачено обсяги перевезень від Федорівки до Запоріжжя в обсязі 2,8, а у зворотному напрямку в обсязі 1,5. Значно менші обсяги перевезень на кінець першої повоєнної п'ятирічки слід пояснити тим, що соціально-економічний розвиток регіонів які сполучалися через Федорівку із Запоріжжям не був на цей період у пріоритеті розвитку. Власне, на першу п'ятирічку в планах було відродження економіки Донбасу²⁴² і відбудова ДніпроГЕС в Запорізькій області²⁴³. Пріоритетні позиції соціально-економічний розвиток південних районів УРСР, як і північних районів Криму, набуває лише в другому п'ятирічному плані, котрий було розпочато втілювати у 1950 р. Саме в рамках реалізації цього плану було передбачено створення умов для сільськогосподарського освоєння південних районів УРСР і північних районів Криму. Планами першої повоєнної п'ятирічки було передбачено відновлення важкої промисловості, у тому числі в УРСР, а вже в

²⁴² Засідання Верховної ради СРСР (перша сесія), 12-19 березня 1946 р. Стенографічний звіт // Закон про п'ятирічний план відбудови й розвитку народного господарства СРСР на 1946-1950 рр. – М.: Видання Верховної ради СРСР, 1946. – С. 346.

²⁴³ Засідання Верховної ради СРСР (перша сесія), 12-19 березня 1946 р. Стенографічний звіт // Закон про п'ятирічний план відбудови й розвитку народного господарства СРСР на 1946-1950 рр. – М.: Видання Верховної ради СРСР, 1946. – С. 350.

планах другої п'ятирічки було зафіксовано необхідність забезпечення підвищення соціального добробуту населення. У рамках таких завдань в другій п'ятирічці серед пріоритетів постає розвиток сільського господарства й зростання аграрного виробництва. Отже, період першої п'ятирічки гілка Сталінської залізниці Федорівка-Запоріжжя мала виконувати функції підтримання стабільного функціонування господарського життя регіону. В даному контексті ключове значення відігравало сполучення материкової частини УРСР із Кримом. Півострів у період до початку будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів перебував у стані стагнації. Сільське господарство мало низьку продуктивність у зв'язку зі складними кліматичними умовами для ведення господарства, а також із-за поганого забезпечення трудовими ресурсами²⁴⁴. У Криму був надзвичайно низький показник рівня працездатного населення ніж у материковій частині України. Проте, в Криму функціонували рекреаційні ресурси, які перебували на балансі різноманітних відомств як союзного рівня так і підприємств та організацій, які функціонували на території УРСР. Зокрема, у профспілки працівників залізниць Півдня в Євпаторії був санаторій із-за якого виник конфлікт із Євпаторійським міськвиконкомом²⁴⁵. Отже, на 1940 р., на який були останні показники мирного часу згідно генерального плану розвитку залізниць, відігравали доволі значну роль, судячи із більших обсягів перевезення у напрямку обласного центру, проте, на 1950 р. вони іще не перебували у пріоритеті соціально-економічного розвитку, оскільки, як видно із генерального плану розвитку залізниць на території УРСР, обсяги перевезень у напрямку Криму на 1950 р. мали перевищити довоєнні й далі, на 1955 р. і на 1960 р., мали зростати. У напрямку ж Федорівки із Запоріжжя обсяги перевезень на 1950 р. не мали перевищити довоєнні. В цей же час відзначалося, що на 1950 р. обсяги перевезень річковим транспортом по

²⁴⁴ Стенограмма совещания в ЦК КП(б)У по вопросу строительства Южно-Украинского канала. 7.10.1950 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235. – Арк. 6.

²⁴⁵ Выписка из протокола №16 партийной группы Президиума Центрального Комитета профсоюза рабочих железных дорог Юга от 10 апреля 1947 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. Оп. 23. – Спр. 4753. – Арк. 83-83 зв.

Дніпру в південному напрямку до Херсона мали перевищити довоєнний рівень²⁴⁶.

На 1955 р. генеральним планом розвитку залізниць було передбачено вже зростання перевезень гілкою Федорівка-Запоріжжя в обсягах 4 в напрямку Запоріжжя і 2,2 у зворотному напрямку, а на 1960 р. було заплановано зростання до 4,5 в напрямку Запоріжжя і до 2,9 у зворотному напрямку²⁴⁷. Прогнозоване зростання обсягів перевезень гілкою Федорівка-Запоріжжя на 1955-1960 рр. слід розглядати як сталий процес, який, очевидно, був прив'язаний до умов стабільного зростання економіки в СРСР. Слід відзначити, що у сполученні материкової частини України із Кримом від 1950 р. мала більш потужно функціонувати ще одна залізнична гілка, яка повинна була сполучати Джанкой із Херсоном. Таким чином, частина обсягів перевезень між Кримом і материковою частиною УРСР від 1950 р. мала переорієнтовуватися із запорізького на херсонський напрямок. У цьому контексті слід розглянути і проаналізувати розвиток гілки Сталінської залізниці сполученням Джанкой-Херсон.

На 1950 р. мало значно зростати навантаження на вузлову станцію в Криму Джанкой. Крім зростання перевезень гілками залізниці, які сполучали Севастополь із Джанкою через Сарабуз, планувалося зростання обсягів перевезень гілкою Керч-Джанкой. Протяжність цієї гілки залізниці становила 191 км. і на 1940 р. нею здійснювалися перевезення у напрямку Джанкою в обсязі 0,8, а у зворотному 1,7²⁴⁸. Водночас, слід відзначити, що Керч було місто-промисловий центр на Кримському півострові. У цьому місті було розміщено крупні підприємства як Камиш-Бурунський металургійний комбінат і завод імені Войкова. Постачання цих підприємств паливом і сировиною, а також забезпечення умов для їх модернізації, здій-

²⁴⁶ (В – П. С.) Совет Министров Союза ССР товарищу Сталину И. В. (від – П. С.) Л. Кагановича. Не пізніше травня 1947 р. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4023. – Арк. 12.

²⁴⁷ Выписка из проекта развития сети железных дорог Союза ССР на генеральную перспективу. Грузовые потоки по основным направлениям ж. д. сети УССР на перспективу. 10.X.47 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4753. – Арк. 351.

²⁴⁸ Там само. – Арк. 353.

снювалося завдяки сполученню із материкової частини України, перевезення відбувалися здебільшого по залізниці, а після війни вже винятково залізницею із-за слабкості ремонтної бази морського флоту в Азовському морі²⁴⁹. Промисловість Керчі могла постачатися необхідними матеріалами виключно із індустріального регіону Подніпров'я. На 1950 р. генеральним планом розвитку залізниць було заплановано зростання обсягів перевезень цією гілкою до 1,1 в напрямку Джанкоя і дещо менше за довоєнний показник у напрямку Керчі-1,5²⁵⁰. Слід відзначити, що у першій повоєнній п'ятирічці промисловість Керчі мала відбудовуватися, проте відновлення її роботи на повну потужність й розгортання нарощування обсягів виробництва не відбувалося. Головною проблемою на шляху для її розвитку була нестача в Криму прісної води. Власне, із будівництвом Південно-Українського і Північно-Кримського каналів було заплановано забезпечення підприємств Керчі прісною водою із Дніпра²⁵¹. На 1955 р. зростання обсягів перевезень цією залізничною лінією було заплановано в обсягах 1,7 в напрямку Джанкоя і 2,3 в зворотному напрямку, а на 1960 р. до 2,2 і 2,5 відповідно²⁵². Отже, слід відзначити заплановане стабільне зростання у 1955-1960 рр. обсягів перевезень цією гілкою відповідно до планів соціально-економічного розвитку в цілому по СРСР, проте, варто відзначити дещо вищий темп

²⁴⁹ Секретарю Центрального Комітету ВКП(б) України (так в тексті – П. С.) товарищу Кагановичу Лазарю Моисеевичу (від – П. С.) Начальника Азовського пароходства Сидорова. 17 октября 1947 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4747. – Арк. 231.

²⁵⁰ Выписка из проекта развития сети железных дорог Союза ССР на генеральную перспективу. Грузовые потоки по основным направлениям ж. д. сети УССР на перспективу. 10.X.47 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4753. – Арк. 353.

²⁵¹ Секретарю ЦК КП Украины товарищу Мельникову Л. Г. Докладная записка к вопросу о преимуществах принятой Правительством схемы орошения юга Украины (від – П. С.) Зав. отделом ЦК КП Украины по строительству и стройматериалам Мацуй, Зав. сектором отдела ЦК КП Украины по строительству и стройматериалам Бибикова. Не пізніше 21.2.1953 р. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893. – Арк. 37.

²⁵² Выписка из проекта развития сети железных дорог Союза ССР на генеральную перспективу. Грузовые потоки по основным направлениям ж. д. сети УССР на перспективу. 10.X.47 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4753. – Арк. 351.

зростання обсягів перевезень у напрямку Керчі ніж у напрямку Джанкою. Очевидно це обумовлювалося планами розбудови цього міста як перспективного індустріального центру Криму.

Доволі цікаву картину демонструє план розбудови нової гілки сполучення Криму із материковою частиною УРСР – Джанкой-Херсон.

Залізнична гілка Джанкой-Херсон, на відміну від напрямку на Запоріжжя, мала свою особливість. Це була гілка Сталінської залізниці, повноцінна експлуатація якої була запланованою від 1950 р. Протяжність цієї гілки мала становити 171 км., для порівняння, гілка Джанкой-Федорівка становила 177 км. і гілка Федорівка-Запоріжжя становила 88 км., тобто, залізницею сполучення Джанкой-Запоріжжя складало протяжність 265 км. Гілка на Херсон, таким чином, мала стати більш коротким шляхом для сполучення Криму із материковою частиною України. У той же час, слід відзначити, що на 1947 р. проводилась програма забезпечення умов для наскрізного судноплавства Дніпром до Херсона²⁵³. Відповідно, це передбачало зростання значення цього міста як транспортного вузла, причому, саме в цьому місті мали функціонувати як водний так і залізничний транспорт. Покращення умов для здійснення перевезень Дніпром було передбачено як одну із цілей будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Проте, іще на 1947 р. неодноразово відзначалась нагальна необхідність розвитку річкового судноплавства Дніпром до Херсона і цей шлях водною артерією УРСР було відкрито іще на 1947 р., але він, очевидно, не мав змоги на цей рік забезпечити зростаючі обсяги перевезень. Фактично, розбудова нової залізничної лінії із Криму Джанкой-Херсон мала забезпечити можливість сполучення півострова із материковою територією також завдяки долученню вантажообігу із Кримським півостровом до перевезень Дніпром.

²⁵³ Постановление бюро Запорожского обкома КП(б)У № 312/24 от 15.IV.47 г. О ходе подготовки шлюза и порта им. Ленина к открытию сквозного судоходства. За підписом Першого Секретаря Запорізького обкому КП(б)У Л. Брежнєва // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4747. – Арк. 77.

Розвиток залізничного сполучення Криму із материком у напрямку Запоріжжя також обумовлювався активним зростанням промисловості в східних районах України і цією гілкою Крим мав постачатися сировиною для промисловості, а також паливом. Для півострова важливу роль відігравало забезпечення як промисловості так і комунального господарства паливом, котре була можливість отримувати лише із Донбасу по залізниці й це забезпечення здійснювалося через Запоріжжя. Розвиток судноплавства Дніпром давав змогу дещо скоротити сухопутний шлях у південному напрямку й замінити його на певному етапі на водний. Проте, розбудова залізничної гілки у напрямку Херсона ніяким чином не знімала актуальність напрямку залізничного сполучення Криму із материком через Запоріжжя. Вантажообіг у цьому напрямку мав зростати. Обсяги перевезень із Кримом гілкою Джанкой-Херсон на 1950 р. планувалися 0,6 у напрямку від Джанкоя до Херсона і такий самий у зворотному. На 1955 р. планувалося обсяги перевезень у напрямку Херсона 0,9, а у зворотному 0,6, а на 1960 р. було заплановано 1,2 у напрямку Херсона, а у зворотному мало залишатися 0,6. Отже, слід відзначити, що обсяги перевезень цією залізничною гілкою в материковому напрямку із Криму мали залишатися сталими, але була запланованою стійка тенденція значного зростання перевезень із Криму в материковому напрямку. Цим даний напрямок залізничного сполучення Криму із материком був відмінним від напрямку на Запоріжжя. Слід відзначити, що порівняно із напрямком на Запоріжжя обсяги перевезень із Криму в материковому напрямку на Херсон були за планом значно меншими. У 1950 р. із Джанкоя в напрямку Федорівки передбачалися перевезення в обсязі 2,4, на 1955 р. 3,4, а на 1960 р. 3,9. Тобто, у рази більші ніж в напрямку Херсона із Джанкоя. Тому слід відзначити, що будівництво нової залізничної гілки, яка мала сполучати Крим із материковою частиною України, планувалося під відповідні запити, котрі сформувалися лише у післявоєнний період.

Варто зазначити, що роль Дніпра як транспортної артерії в УРСР після війни зростає у контексті потреб південних й центральних районів республіки у забезпеченні перевезеннями. Крім того, плани будівництва в південних районах УРСР, зокрема, гідроелектростанції в районі Херсона, яке було передбачено генера-

льним планом вже у 1947 р.²⁵⁴, а також будівництво системи зрошування обумовлювало потребу постачання із Криму будівельних матеріалів. Звернемо увагу, що планами будівництва Каховської ГЕС, а також Південно-Українського і Північно-Кримського каналів було передбачено постачання будівельних матеріалів із Криму. У зверненні Начальника Головного управління «Укрводбуд» А. Бочкіна й начальника Сталінської залізниці К. Коломійцева до Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова і Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка від 23 травня 1951 р. вказувалося на необхідність збільшення пропускної здатності залізничної гілки на відрізку Запоріжжя-Джанкой у зв'язку із зростанням перевезень для потреб будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та для потреб відбудови заводу імені Войкова в Криму²⁵⁵. Хоча ці обсяги і були не великими, проте, вони мали дати ефект на далеку перспективу в забезпеченні зрошування північних районів Криму.

У перспективі Крим мав розвиватися як регіон із активною експлуатацією рекреаційних ресурсів і це на 1947 р. було очевидним із визначеної перспективи розвитку залізничного транспорту на півострові. Так, за перспективним планом було передбачено на 1960 р. експлуатація залізничної гілки Феодосія-Алушта-Ялта-Алупка-Севастополь-Євпаторія протяжністю 320 км. із обсягами перевезень у напрямку із Феодосії до курортних міст і Севастополя 0,5, а у зворотному напрямку 0,6. Фактично, дана залізнична гілка мала бути прив'язаною до ключових портових міст Криму Феодосії та Севастополя і обслуговування курортних міст мало відгравати попутну роль для забезпечення завантаження залізничної гілки протягом року та її рентабельності. Проте, будівництво цієї гілки залізниці реалізовано не було. У 1954 р., після передачі Криму до складу УРСР, дане питання було передано ЦК КПУ на розгляд ЦК КПРС листом

²⁵⁴ Товарищу Сталину І. В. (від – П. С.) Н. Хрущева. 31.XII.47 г. Передано по ВЧ // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4697. – Арк. 565.

²⁵⁵ Председателю Совета Министров УССР товарищу Коротченко Д. А., Секретарю ЦК КП(б)У Мельникову Л. Г. Начальника Главного Управления строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов «Укрводостроя» А. Бочкина и Начальника Сталинской ж. д. директор-полковника движения К. Коломийцева. 23 мая 1951 г. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 2414. – Арк. 73-74.

№2/102 від 28.IX.1954 р. у формулюванні щодо можливості асигнування коштів на будівництво залізничної гілки Сімферополь-Ялта у 1955 р. Держплан СРСР дав заключення щодо неможливості здійснення такого асигнування²⁵⁶. Така перспектива була пов'язаною із реалізацією постанови «Про відбудову сільського господарства, курортів і міст Кримської області УРСР». Слід відзначити, що залізнична сітка на території Кримського півострова на 1947 р. відгалужувалась від Джанкою і сполучала цю вузлову станцію із Севастополем та Керчю (до Керчі вона йшла через портове місто Феодосія). Тобто, мережа залізничного транспорту в Криму була розбудованою виключно для обслуговування потреб військового контингенту на півострові, а інші об'єкти і галузі мали обслуговуватися побічно. У тому числі це стосувалося й промисловості Керчі. Проте, як вказує перспективний план розвитку залізниць, на 1960 р. із розвитком індустрії відпочинку на Кримському півострові мала зрости роль Феодосії в системі логістики. Ця станція мала набути принципово нового значення у сполученні вузлових станцій із курортними містами. Постановка питання про будівництво залізниці до Ялти у 1954 р. вказує на актуалізацію цього питання у зв'язку із перспективами розвитку індустрії відпочинку на півострові. Відповідно, на 1947 р. розвиток сфери відпочинку й оздоровлення в Криму який мав забезпечуватися функціонуванням залізничного транспорту планувався на 1960 р. Передача Криму до складу УРСР мала прискорити цей процес.

На 1955 р. планом розвитку залізниць було заплановано також побудову залізничної гілки Сімферополь-Алушта протяжністю 70 км. Цією новою гілкою на 1955 р. планувалися обсяги перевезень 0,3 і напрямку Алушти і 0,1 у напрямку Сімферополя, а на 1960 р. мали складати 0,4 і 0,3 відповідно²⁵⁷. Прогнозована тенденція зростання обсягів перевезень і

²⁵⁶ (В – П. С.) ЦК КП України тов. Кириченко А. И. (від – П. С.) Дудина. Принято по ВЧ 1 ноября 1954 года. Сообщаю Вам о состоянии рассмотрения отдельных вопросов, поставленных ЦК КП Украины на рассмотрение ЦК КПСС // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2943. – Арк. 175.

²⁵⁷ Выписка из проекта развития сети железных дорог Союза ССР на генеральную перспективу. Грузовые потоки по основным направлениям ж. д. сети УССР на перспективу. 10.X.47 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4753. – Арк. 358.

переважання їх обсягів у напрямку курортного міста вказує на плани активної розбудови інфраструктури від 1955 р., а вже на 1960 р. обсяги перевезень і курортному напрямку мали забезпечувати доставку відпочиваючих і засобів забезпечення для них умов відпочинку. Тобто, включення Криму до складу УРСР у 1954 р. значно прискорило реалізацію програми розбудови курортних міст на півострові. Проте, їх обслуговування виявилось більш економічно обґрунтованим на основі автомобільного і водного транспорту, а тому ці види транспорту виявилися більш пріоритетними перед залізничним.

На 1948-1949 рр. по Криму було заплановано підготовку розбудови мережі залізниць за запитом Чорноморського флоту. В цей період загострюються відносини СРСР із США й країнами Заходу, розпочинається холодна війна. Тому стає актуальним посилення південно-західного флангу СРСР, а Чорноморський флот був основною ударною силою Радянського Союзу, зважаючи на посилення американського впливу на Туреччину і Грецію. Розбудова залізниць мала забезпечувати логістичне посилення військово-морської бази СРСР у Криму. Об'єкти залізничного будівництва на замовлення Чорноморського флоту були номерними, тобто, вони мали сполучати не населені пункти із назвами, а номерні військові об'єкти і таких гілок залізниці мало бути збудовано п'ять. На 1948-1949 рр. планувалося розробити проекти і кошториси майбутніх об'єктів. Крім забезпечення будівництва на замовлення Чорноморського флоту, планувалося забезпечити проектами і кошторисами будівництво залізниць за спеціальними рішеннями Ради Міністрів СРСР за запитами Міністерства металургійної промисловості та інших промислових відомств²⁵⁸. Тобто, у цей період металургія Кримського півострова мала зростаюче стратегічне значення для СРСР вочевидь, як робив висновок В. Пащенко, промислові міністерства СРСР які мали об'єкти в Криму, повинні були завдяки цим об'єктам забезпечувати потреби Чорноморського флоту.

У Криму також було заплановано з метою шляхового розвитку розбудову залізничних станцій Євпаторія, Саки, Кара-Тобе, Севастополь та інших. Потреба в цьому обумовлюва-

²⁵⁸Справка о работе Днепротранспроекта за 1948-1949 гг. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 6187. – Арк. 122.

лась розвитком промисловості будівельних матеріалів. Об'єкти цієї промисловості переважно перебували в управлінні МВС СРСР та Міністерства збройних сил, це були, переважно, кар'єри із яких здійснювалося постачання матеріалів для потреб будівництва на півострові. У 1949 р. Дніпропетровським відділенням Союзтранспроєкту Міністерства шляхів сполучення СРСР вже було розроблено проекти шляхового розвитку ряду станцій у Криму²⁵⁹. Фактично, ці заплановані й запроектовані будівництва по мережі залізниць на території Криму мали локальний характер у плані їх експлуатації, хоча і стратегічний в огляду на запити зі сторони Чорноморського флоту та Міністерства металургії СРСР. Іще крім того було завершено проекти деяких локальних об'єктів, як на замовлення Міністерства збройних сил СРСР в районі Севастополя, а також проекти зовнішнього заводського сполучення для металургійного заводу імені Войкова та коксохімічного заводу в Керчі²⁶⁰.

Крім того, було здійснено розробку деяких проектів які мали забезпечувати сполучення Криму із об'єктами на території УРСР (у межах до 1954 р.). Так, було розроблено проекти добудови залізничної гілки Інкерман-Балаклава з метою забезпечення транспортного зв'язку родовища із видобутку флюсів з Балаклавським портом. Флюси, які видобувалися в Балаклавському районі, спрямовувалися на металургійні підприємства в Україні. Також, було розроблено проект магістральної лінії Павлоград-Севастополь. Ці проекти реалізувалися за рахунок асигнувань Міністерства металургійної промисловості й Міністерства суднобудівної промисловості СРСР²⁶¹.

На 31 серпня 1949 р. по Сталінській залізниці було виконано ряд робіт в Криму, які мали сприяти посиленню пропускної здатності залізниць. Зокрема, було здано в експлуатацію водонапірну башту на станції Сімферополь, а також поворотні кола на цій же станції²⁶².

²⁵⁹ Там само. – Арк. 133.

²⁶⁰ Там само. – Арк. 136.

²⁶¹ Там само. – Арк. 136.

²⁶² Зав. Транспортным отделом ЦК КП(б)У тов. Никитченко (від – П. С.) начальника Сталинской ж.д. генерал-директора тяги III ранга Хрычико-ва. 31.VIII/1949 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 6188. – Арк. 66.

Водночас, слід звернути увагу на одну із ключових проблем транспортного сполучення Кримського півострова із материковою частиною України були снігові заноси на залізниці. У вирішенні цієї проблеми також застосовувалась праця колгоспників яких активно залучали для прибирання снігових заносів по протяжності залізничного полотна. Так, у телеграмі від 24 січня 1949 р., яка була адресована Секретарям обкомів Кримського і Херсонського ВКП(б) і КП(б)У, а також копії Головам Облвиконкомів цих областей від Заступника НОЛ-5 Конова, зверталась увага про ініціативу колгоспників Вознесенської ділянки Одеської залізниці щодо праці із розчищення заметів на залізничній колії. Відзначено, що це слід розглядати як перехід від «працегужповинності» до «добровільної свідомої соціалістичної праці»²⁶³. Дане формулювання вказує на нормальний стан такого явища як залучення на засадах повинності праці й матеріальних ресурсів колгоспів. Відповідно, важливе значення для результативності такого залучення мала густа мережа добре заселених колгоспів у місцях запланованих масштабних робіт які потребували оперативного залучення великої чисельності робочої сили і транспорту. У цьому випадку слід звернути увагу на те, що ресурси які перебували на балансі колгоспів, на відміну від інших відомств, були в радянській командно-адміністративній системі пізньосталінського періоду значно більш мобільними. Тобто, для їх залучення не було потреби звертатися до республіканських чи союзних міністерств чи урядів. Питання залучення ресурсів колгоспів вирішувалося, як показував досвід будівництва траси Москва-Сімферополь, розчищення заносів на залізницях тощо, на рівні Обкомів та Облвиконкомів. Тому більш швидкі темпи розвитку колгоспів у Херсонській та Запорізькій областях УРСР закладали економічні підвалини реалізації проектів соціально-економічного розвитку, які поширювалися і на Крим також. У значній мірі цей фактор сприяв прийняттю рішення про створення адміністративних передумов для залучення ресурсів УРСР для розвитку Криму.

²⁶³ (Херсонский Обком КП(б)У; Крымский Обком ВКП(б) – П. С.); Копия: Облесполком Крымской, Херсонской обл. (від – П. С.) Зам. НОЛ-5 Конова. Симферополь, 24 января 1949 г. // ДАХО. – Ф. П46. – Оп. 1. – Спр. 1445. – Арк. 25.

Щодо залучення колгоспників до прибирання снігових завалів на залізничному полотні були проведені колгоспні зібрання по Херсонській та Кримській областях, як було відзначено в телеграмі. У результаті було укладено 91 соціалістичний договір про організацію по кілометрових бригад і їх закріплення на самі проблемі ділянки шляху й соціалістичними договорами було охоплено 648 колгоспників²⁶⁴.

Отже, територію Кримської області із материковою частиною СРСР сполучали дві гілки Сталінської залізниці, одна гілка простягалась із Джанкоя до Запоріжжя, а друга від Джанкоя до Херсона. І Запоріжжя, і Херсон становили важливе економічне значення в регіоні півдня України. Значення Херсона особливо зростає після створення у 1944 р. Херсонської області, коли це місто стало адміністративним центром. Херсон також був вузловою станцією, на котрій відбувалося сполучення Сталінської залізниці із Одеською, як і Запоріжжя, де Сталінська залізниця сполучалась із Південно-Донецькою. Генеральним планом розвитку залізничної мережі в СРСР, який було підготовано на 1947 р., було передбачено зростання обсягів перевезень між Кримом і материковою частиною УРСР. При цьому, слід відзначити поступове стабільне зростання обсягів залізничних перевезень в напрямку Запоріжжя із Криму, а гілкою, яка сполучала Крим із Херсоном, навпаки, планувалося збільшення обсягів перевезень із Криму в континентальному напрямку. У цьому контексті зростало логістичне значення Херсона як важливого пункту водного сполучення річкою Дніпро. На 1947 р. завершувалися роботи по забезпеченню наскрізного судноплавства Дніпром. Таким чином, у перші роки після завершення Другої світової війни закладалися логістичні підвалини для більш зручного сполучення Кримського півострова із материковою Україною, фактично, Крим сполучався із двома вузловими залізничними станціями на континенті. Це було важливим виходячи із того, що після Другої світової війни між Україною і Кримом утворилась певна зона відчуження, обумовлена руйнуванням господарства у роки війни та поганим господарським освоєнням південних регіонів України і, особливо, північних регіонів

²⁶⁴ Там само.

Криму. До початку будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського та Північно-Кримського каналів, а також системи зрошування регіонів півдня України і півночі Криму, яке розпочалося на підставі постанови Ради Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У від 20 вересня 1950 р. Будівництво об'єктів Каховської ГЕС та Південно-Українського і Північно-Кримського каналів розгорнулося із 1951 р. У результаті початку цього будівництва розпочинається поживлення господарського життя на півдні України, що було передумовою для економічного поживлення в Криму, а також для взаємної як економічної так і адміністративної інтеграції України і Криму.

Більшість перевезень після війни здійснювалося саме залізничним транспортом. Із активним будівництвом у південних районах УРСР значно зростають обсяги перевезень залізничним транспортом. Обсяги перевезень робочої сили видно за даними розподілу спецконтингентів (військовополонених та в'язнів) по міністерствах і областях УРСР. Так само спецконтингент було залучено і на відбудову Херсонського нафтопереробного заводу. Спецконтингенти також було задіяно і на будівництво автомобільних шляхів які відігравали згодом важливу роль у забезпеченні будівництва Південно-Українського й Північно-Кримського каналів й Каховської ГЕС.

Про господарську інтегрованість між УРСР і Кримом свідчать обсяги перевезень, які здійснювалися із початком будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та Каховської ГЕС і у його процесі. Так, у листі до Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка і Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова Начальник Головного Управління «Укрводбуд» Міністерства бавовництва СРСР А. Бочкіна і Начальника Сталінської залізниці К. Коломойцева обґрунтовується необхідність розвитку транспортної інфраструктури в зоні будівництва Каховської ГЕС та Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Зокрема, звертається увага, що одноколійна ділянка залізниці Запоріжжя-Джанкой не може забезпечити усіх необхідних обсягів перевезень на потреби будівництва, також зазначається, що необхідність розвитку станцій Запоріжжя-1, Запоріжжя-2, Мелітополь, Джанкой, на яких здійснюватиметься переробка вантажів по формуванню поїздів і вантажних станцій на основі яких базуватимуться

будівельно-монтажні управління «Укрводбуду»²⁶⁵. Тобто, було поставлено питання про потребу розвитку залізничного сполучення, яка також обґрунтовується необхідністю створення умов для розвитку Криму²⁶⁶. Офіційна позиція керівника «Укрводбуду», організації, яка була створена у підпорядкуванні загальносоюзного Міністерства бавовництва, а також керівництва Сталінської залізниці, яка також була у підпорядкуванні загальносоюзного міністерства, вказує на розуміння, що для економічного розвитку Криму необхідним є його транспортний зв'язок із територією України. Окремо слід звернути увагу на те, що у документі підкреслюється важливість такого транспортного зв'язку для відновлення металургійного заводу імені Войкова в Керчі. Це положення листа необхідно розглядати як визнання необхідності для роботи промислового об'єкту в Криму, яких на півострові було не багато, сполучення із територією УРСР.

Відповідно, було поставлено питання про створення належних умов для постачання в Крим необхідних ресурсів для його економічного розвитку шляхом покращення транспортного сполучення із УРСР. Постановка цього питання була обумовлена саме будівництвом Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, які мали створити умови для ведення сільськогосподарського виробництва на територіях півдня України і півночі Криму. Будівництво залізничної гілки Федорівка-Каховка, якою мало забезпечуватися постачання матеріалів на будівництво Каховської ГЕС, також було поставлено у залежність від збільшення пропускної здатності залізничної ділянки Запоріжжя-Джанкой. Відзначалося, що у

²⁶⁵ Председателю Совета Министров УССР товарищу Коротченко Д. А., Секретарю ЦК КП(б)У Мельникову Л. Г. (від – П. С.) Начальника Главного Управления строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов «Укрводстроя» А. Бочкина и Начальника Сталинской ж. д. директор-полковника движения К. Коломийцева. 23 мая 1951 г. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 2414. – Арк. 74.

²⁶⁶ Председателю Совета Министров УССР товарищу Коротченко Д. А., Секретарю ЦК КП(б)У Мельникову Л. Г. (від – П. С.) Начальника Главного Управления строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов «Укрводстроя» А. Бочкина и Начальника Сталинской ж. д. директор-полковника движения К. Коломийцева. 23 мая 1951 г. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 2414. – Арк. 74.

зв'язку із перевезеннями для забезпечення будівництва ділянки Федорівка-Каховська вже на кінець 3-го кварталу 1951 р. розміри руху складуть 20 пар товарних і 15 пар пасажирських й приміських поїздів, а у 1952 р. 36 пар товарних і 16 пар пасажирських і приміських поїздів. На 27 червня 1951 р. (від цієї дати було направлено звернення Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка і Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова у Президію Ради Міністрів СРСР яке містило вказані дані) пропускна здатність ділянки між Запоріжжям і Джанкою складала лише 28 пар поїздів і у третьому кварталі 1951 р. забезпечувала на 70% потреби перевезень, а на 1952 р., прогнозувалось, що забезпечуватиме їх лише на 50%²⁶⁷. Із цифр у офіційних донесеннях видно як відбувалося зростання перевезень між територією УРСР (до 1954 р.) і Кримською областю. Протягом 1951 р. відбулося зростання фактично на третину, а на 1952 р. було прогнозованим зростання майже на такий самий обсяг. При цьому, начальник «Укрводбуду» і керівництво УРСР активно здійснюють лобіювання в Союзному уряді забезпечення збільшення пропускної здатності залізничного відтинку Запоріжжя-Джанкой і розвиток залізничної мережі в зоні будівництва каналів. Це є свідченням того, що обсяги перевезень дійсно зростали і заходи по їх інфраструктурному забезпеченню дійсно були нагальними.

Також, масштабне будівництво, спрямоване на розвиток півдня України і півночі Криму, передбачало розвиток інфраструктури й від забезпечення перевезень між Кримом і УРСР залежало забезпечення будівництва Каховської ГЕС, оскільки постачання будівництва залізничної гілки для доставки матеріалів на будівництво Каховської ГЕС планувалось здійснювати залізничною гілкою Запоріжжя-Джанкой. Отже, у ході будівництва цих об'єктів відбувається прискорення розвитку системи транспортного залізничного сполучення між Кримом і УРСР. Об'єктами цієї системи залізничного сполучення здійснюється задоволення зростаючого попиту на постачання матеріалів для будівництва, котре мало значну перспективу.

²⁶⁷ Президиуму Совета Министров Союза ССР (від – П. С.) Председателя Совета Министров УССР Д. Коротченко, Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова. 27.VI.1951 // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 3184. – Арк. 81.

Запланований економічний розвиток територій півдня України і півночі Криму потребував на перспективу транспортного забезпечення, яке розвивалося у ході будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського й Північно-Кримського каналів. Так, головний інженер «Укрводбуду» Сімаков на нараді партійно-господарського активу будівельників Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, яка відбувалась 9-10 червня 1951 р. в Запоріжжі, звернув увагу на організаційне значення якомога швидшого введення в експлуатацію системи зрошення 100 тисяч гектарів площі. Організаційне значення швидкого введення в експлуатацію цієї системи зрошування, як було відмічено, полягало у можливості вже у процесі будівництва готувати кадри для обслуговування системи зрошення й обводнення²⁶⁸. Тобто, будівництво каналів і Каховської ГЕС було лише початковим етапом господарського освоєння півдня України і півночі Криму, за чим слідувало створення системи експлуатації й обслуговування системи зрошення й обводнення, як проектувалося на 1500 тис. га земель, із них 1200 на півдні України і 300 на півночі Криму²⁶⁹. Відповідно, перспектива експлуатації залізничної мережі, котра розвивалась у ході будівництва Каховської ГЕС і каналів мала забезпечувати інтегрованість залізничної мережі в Криму із залізничною мережею на території УРСР.

Розвиток транспортного сполучення між Кримом і Україною передбачав як транспортування необхідних матеріалів у напрямку Криму так і з Криму, зокрема, піску із Євпаторійського кар'єру²⁷⁰. Зростання обсягів пасажирських перевезень свідчить про збільшення направлення робочої сили на будівництва які були пов'язані із будовою Каховської ГЕС і Пів-

²⁶⁸ Стенограма першого совещания партийно-хозяйственного актива строителей Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов «Укрводстрой» от 9-10 июня 1951 года. м. Запоріжжя // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1358. – Арк. 45.

²⁶⁹ О ходе строительства Южно-Украинского канала и мерах, обеспечивающих выполнение производственного плана в 1952 году. А. Бочкин. 12.11.52 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 78.

²⁷⁰ Стенограма виступлення Секретаря ЦК КП(б)У тов. Кириченко А. И. на собрании партийно-хозяйственного актива строителей Каховского гидроузла. 26 января 1952 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2688. – Арк. 9.

денно-Українського й Північно-Кримського каналів. Отже, фактично, закладаються передумови для активізації міграційних процесів між Україною і Кримом, які обумовлювалися необхідністю забезпечення соціально-економічного розвитку зони будівництва. Проте, питання залізничного будівництва просувалося із значними труднощами, оскільки воно курувалося Радою Міністрів СРСР і здійснювалося за безпосередньої вказівки її керівництва. Так, 1951 р. Заступник Голови Ради Міністрів СРСР В. Молотов віддав розпорядження Міністру шляхів сполучення СРСР Б. Бещеву до 1 вересня 1951 р. доповісти про заходи, вжиті його міністерством для забезпечення зростаючого обсягу перевезень на ділянці Запоріжжя-Ново-Олексіївка-Джанкой, а також Держплану СРСР спільно із Міністерством фінансів розробити на 1952 р. заходи щодо збільшення пропускної здатності цієї ділянки залізниці²⁷¹. На цьому етапі будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського й Північно-Кримського каналів питання його забезпечення було надзвичайно актуальним для Союзного уряду і він цьому питанню приділяв доволі уваги, стимулюючи союзні міністерства до мобілізації їх ресурсів на забезпечення будівництва. Зацікавленням союзного керівництва у забезпеченні будівництва активно намагалися користуватися як Рада Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У, так і керівництво Сталінської залізниці (із адміністративним центром у м. Запоріжжя). Зацікавленість як керівництва УРСР так і Сталінської залізниці була цілком зрозумілою, оскільки розвиток залізничної мережі на території республіки створював передумови для покращення показників республіки у зростанні народного господарства, а керівництво Сталінської залізниці мало також змогу звітувати про розвиток ввіреної йому організації. При цьому, обидва суб'єкти питання забезпечення процесу розширення пропускної здатності залізниці та залізничної мережі в регіоні після доручення Заступника Голови Ради Міністрів СРСР мали змогу вирішувати за рахунок ресурсів Міністерства шляхів сполучення СРСР та Союзного уряду.

²⁷¹ В ЦК КП(б)У Мельникову Л. Г., Совет Министров УССР Коротченко Д. С. (Информация за подписом Постпреда УССР у Москві Г. Онищенко – П. С.). 4 августа 1951 р. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 3184. – Арк. 87.

Проте, 31 січня 1952 р. начальник «Укрводбуду» А. Бочкін і начальник політуправління «Укрводбуду» М. Штефан у листі на Секретаря ЦК ВКП(б) Г. Маленкова, перераховуючи проблеми, які стояли на заваді будівництву Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, повідомляють, що Міністерство шляхів сполучення СРСР не виконує постанову Ради Міністрів СРСР від 6 березня 1951 р. щодо розширення магістральних і будівництва під'їзних шляхів та залізничних станцій по трасі будівництва²⁷². За цією заявою Начальника «Укрводбуду» А. Бочкіна і Начальника політуправління М. Штефана можна зробити висновок про невисоку ефективність командно-адміністративної управлінської системи в СРСР пізньосталінського періоду, за якої заради забезпечення будівництва залучалися ресурси окремих державних інституцій у наказовому порядку за принципом залучення державних інституцій різного рівня до проектів відповідного масштабу й політичного значення. Оскільки будівництво Каховської ГЕС і Південно-Українського й Північно-Кримського каналів було «будовою комунізму», розпочатою за ініціативою Й. Сталіна, то залучення до будівництва об'єктів цієї будови ресурсів загальносоюзних міністерств було цілком закономірним. Власне, загальносоюзні міністерства мали змогу розпоряджатися значно більшими ресурсами на території УРСР ніж республіканські міністерства і Рада Міністрів УРСР. Проте, як відзначалося у доповідній записці А. Бочкіна і М. Штефана про хід будівництва, в якій критикувалась робота Міністерства шляхів сполучення СРСР та інших союзних міністерств, зокрема, бавовництва та ін., фактично, лише Рада Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У виконали взяті на себе зобов'язання перед «Укрводбудом». Проте, уряд УРСР і ЦК КП(б)У реально мали змогу забезпечити «Укрводбуд» здебільшого трудовими ресурсами й інженерно-технічними кадрами²⁷³, а матеріальні та фінансові ресурси у належному обсязі за цільовими асигнуваннями республіканські урядові органи УРСР спрямовувати на дане будівництво змоги не мали.

²⁷² Секретарю ЦК ВКП(б) Г. Маленкову (від – П. С.) Начальника строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского канала А. Бочкина, Начальника политотдела строительства М. Штефана. 31.1.1952 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 129.

²⁷³ Там само. – Арк. 125.

Не зважаючи на труднощі із реалізацією планів по розширенню мережі залізниць у зоні будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, цей процес тривав і охоплював не лише територію УРСР (до 1954 р.), а й територію Криму. У доповідній записці про хід будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів А. Бочкін вказував, що 1951 р. було отримано і укладено 4 км. рейок в Запорізькій області, а на 1952 р. було передбачено продовження тупиків на Запорізькій промділянці на стаціях Мокра, тупик в Василівці, продовження залізничних тупиків у Терпінні, Снігурівці, Джанкої, на станції Каракіят поблизу Сімферополя²⁷⁴. Начальник «Укрводбуду» ставить до відома Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова про результати будівництва каналів за рік, вказуючи на проведену роботу не лише на території УРСР, а й на території Криму. Отже, питання будівництва шляхів сполучення УРСР із Кримською областю перебували на контролі у керівництва України, зокрема, зважаючи на активне лобювання ним питання розвитку транспортної інфраструктури в зоні будівництва Каховської ГЕС і Північно-Українського та Південно-Кримського каналів, так як Головою Ради Міністрів УРСР і Першим Секретарем ЦК КП(б)У направлялися звернення до союзного керівництва з приводу необхідності розбудови мережі залізниць та збільшення їх пропускної здатності в цьому регіоні.

Паралельно із розвитком залізничної мережі розпочинається кампанія по розгортанню дорожнього будівництва, яка активно зростала у активній стадії в 1948 р. була обумовленою зростанням чисельності автотранспорту. Так, на 1945 р. чисельність автотранспорту в господарстві УРСР складала 32 711 одиниць, на 1 січня 1947 р. вже складала 107500 одиниць, а на 1 січня 1948 р. вже 143 876 одиниць. Таке зростання чисельності автотранспорту, вочевидь, було пов'язаним із демобілізацією армії та передачею його до мирного господарства. У 1950 р. автотранспорту в господарстві було вже

²⁷⁴ Секретарю ЦК КП(б)У тов. Мельникову Л. Г. Докладная записка (від – П. С.) Начальника Укрводстроя Бочкина, Начальника пролитотдела Штефана. 5 марта 1952 г. г. Москва // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 113.

222 874 одиниці²⁷⁵. Отже, на автотранспорт покладалась чимдалі більше навантаження по перевезеннях і тому все більше була потреба у розвитку мережі автомобільних доріг.

У зоні будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів планувалось також активне будівництво системи автомобільних шляхів. Так, у проекті постанови Ради Міністрів СРСР, представленому Головою Ради Міністрів УРСР Д. Коротченком і Першим Секретарем ЦК КП(б)У Л. Мельниковим 8 вересня 1951 р., пропонувалось створити при Головному дорожньому Управлінні при Раді Міністрів УРСР чотири машинно-дорожні станції, а також Кримському облвиконкому одну машинно-дорожню станцію на території Кримської області. Машинно-дорожні станції на території УРСР(у територіальних межах на той період) мали розміщуватися дві на території Запорізької області і по одній на території Херсонської й Миколаївської. А в Запоріжжі для керівництва цими станціями, які розміщувалися на території Запорізької, Херсонської й Миколаївської областей, у проекті постанови було передбачено створення управління дорожнього будівництва зі збільшенням штатів Головного дорожнього Управління при Раді Міністрів УРСР на десять одиниць²⁷⁶. Слід звернути увагу, як керівництво УРСР здійснює лобювання питання створення машинно-дорожньої станції в Криму, включаючи положення про неї до підготовленого ним проекту постанови Ради Міністрів СРСР. У питанні розвитку транспортної мережі керівництво УРСР виходить за межі своєї територіальної компетенції, встановленої Конституціями СРСР і УРСР, виходячи із того, що територіальна компетенція «Укрводбуду» у питанні будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів охоплювала південь УРСР і Крим. Не зважаючи на жорстке розмежування зони будівниц-

²⁷⁵ Діаграма роста автотранспорта народного хозяйства Украинской ССР // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 150. – Арк. 93.

²⁷⁶ Проект постановления Совета Министров Союза ССР «О мерах оказания помощи в проектировании и строительстве Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов». (Направлено тов. Сабурову, Голові Держплану СРСР – П. С.) (від – П. С.) Председателя Совета Министров УССР Д. Коротченко и Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова. 8 сентября 1951 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 905. – Арк. 102.

тва каналів за адміністративними межами УРСР в Криму при встановленні межі будівництва у Криму на півдні й в УРСР на півночі за технічними параметрами²⁷⁷, в цілому зона будівництва каналів залишалась у компетенції «Укрводбуду» як цілісний господарський комплекс, а тому й мережа її транспортного забезпечення також формувалась як цілісна система. Отже, лобіюючи в Союзному уряді розвиток транспортної інфраструктури в зоні будівництва каналів, Рада Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У здійснювали заходи по формуванню цілісного господарського комплексу в південних районах УРСР (до 1954 р.) і в північних районах Криму.

У подальші роки система машинно-дорожніх станцій у зоні Південно-Українського каналу і будівництва Каховської ГЕС активніше розбудовувалась. Зокрема, від 19 березня 1953 р. Начальник Головного дорожнього управління при Раді Міністрів УРСР М. Довгаль звертається до Заступника Голови Ради Міністрів УРСР І. Сеніна із проханням надати вказівки начальникам залізниць щодо виділення залізничних платформ для транспортування до нових машинно-дорожніх станцій необхідних механізмів²⁷⁸. Збільшення кількості машинно-дорожніх станцій у 1953 р. відбувається в Херсонській області і це було пов'язано з необхідністю перенесення автомобільних доріг із зони затоплення чаші Каховського водосховища. Проте, у зверненні, не зважаючи на фактичне заморожування робіт по будівництву основної траси Південно-Українського каналу із-за вибору машинного способу подачі води, який не передбачав будівництва Південно-Українського каналу, у зрощувальну систему замість самотічного, йдеться саме про будівництво автомобільних доріг по трасі Південно-Українського каналу. Тобто, зона впливу цього будівництва продовжувала зберігати актуальність. Її актуальність обумовлювалась тим, що на першому етапі будівництва об'єктів Пів-

²⁷⁷ О ходе строительства Южно-Украинского канала и мерах, обеспечивающих выполнение производственного плана в 1952 году. А. Бочкин. 12.11.52 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 78.

²⁷⁸ Заместителю Председателя Совета Министров УССР товарищу Сенину И. С. (від – П. С.) Начальника Главного дорожного Управления при Совете Министров УССР М. Довгала. 19 марта 1953 г. // ЦДАГО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 8385. – Арк. 122.

денно-Українського каналу відбувається зведення житлових об'єктів та об'єктів соціально-культурної інфраструктури, закладаються нові населені пункти, що створювало перспективу економічного розвитку цих територій. Власне, дана зона будівництва Південно-Українського каналу передбачалась як зона зрошування і розвитку сільського господарства й перспективи її соціально-економічного розвитку залишалися актуальними не зважаючи на зміну планів щодо будівництва Південно-Українського каналу.

Питання будівництва шосейних доріг проектом постанови було визначено як винятково місцевої компетенції й створення чотирьох машинно-дорожніх станцій на території УРСР було покладено на Головне Дорожнє Управління при Раді Міністрів СРСР, а в Криму облвиконком мав також утворити одне машинно-дорожнє управління²⁷⁹. Будівництво доріг у зоні спорудження об'єктів Південно-Українського і Північно-Кримського каналів мало в цілому локальне значення, оскільки, здебільшого, ці дороги мали сполучати робітничі поселення, які будувалися по трасі каналів, із вже існуючими трасами. Проте, необхідно відзначити, що будівництво мережі доріг у зоні господарського освоєння півдня України і півночі Криму заклало основи інфраструктурної цілісності цього регіону. А дорожнє будівництво місцевого значення на території Криму часто здійснювалося Радою Міністрів УРСР як у ситуації із спорудженням дороги до Кримського заводу стіно матеріалів, на капітальну реконструкцію якої було виділено Радою Міністрів УРСР 55 тис. карбованців, проте їх освоєння можна було розпочати лише після експертного підтвердження запасів сировини на цьому заводі²⁸⁰. Отже, і у питанні дорожнього будівництва на території Кримської області Рада

²⁷⁹ Проект постановления Совета Министров Союза ССР «О мерах оказания помощи в проектировании и строительстве Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов». Направлено Сабурову М. З. (від – П. С.) Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка, Секретаря Центрального Комітету КП(б) України Л. Мельникова. 8 вересня 1951 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 905. – Арк. 102.

²⁸⁰ Совету Министров Украинской ССР, товарищу Барановскому А. М. (від – П. С.) Заместителя Министра промышленности строительных материалов Украинской ССР Н. Лысенко. 11 июля 1952 // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 5687. – Арк. 64.

Міністрів УРСР, фактично, тримала «опіку» в питанні забезпечення необхідних ресурсів.

У питання дорожнього будівництва у зоні зведення об'єктів Південно-Українського і Північно-Українського каналів та зрошування південних районів України і північних районів Криму Виконавчий комітет Херсонської ради депутатів трудящих і бюро обкому КП(б)У прийняли спільну постанову від 30 червня 1951 р. в якій містився вартий уваги пункт щодо дорожнього будівництва. Цим пунктом до першочергових об'єктів дорожнього будівництва в області було віднесено дорогу Каховка-Генічеськ, також дороги Каховка-Генічеськ і Каховка-Перекоп перенести в розряд доріг республіканського значення зважаючи на обсяги перевезень і їх значення²⁸¹. Отже, під кураторством структур КП(б)У зростає значення доріг, які мали сполучати південь України із Кримом і, таким чином, зростає логістичний і економічний взаємозв'язок Криму із УРСР.

Актуальним питанням у процесі будівництва Каховської ГЕС було забезпечення будови телефонним зв'язком. Головний інженер Херсонського Обласного управління Міністерства зв'язку листом від 30 травня 1951 р. повідомляв Заступникові Голови виконкому Херсонської обласної Ради депутатів трудящих Данилову про роботу по забезпеченню зв'язку будівництва Каховської ГЕС із містами СРСР. Крім забезпечення додаткового зв'язку Каховської ГЕС із Херсоном та посиленням контролю за проходженням переговорів будівництва ГЕС з іншими містами СРСР, як відзначено, на прохання Каховської ГЕС, змінено розклад зв'язку Каховка-Запоріжжя і виділено додатковий час для зв'язку будівництва із Керчу та Ялтою. Водночас, зазначено, що ця лінія, яка спрямована на Крим, проходила транзитом через Херсон²⁸². Звернення будівництва Каховської ГЕС щодо виді-

²⁸¹ Выписка из протокола №31 п. 3-з Заседания бюро Херсонского обкома КП(б)У 30 июня 1951 г. Об основных положениях районной планировки зоны влияния Южно-Украинского канала и Каховской ГЕС (постановление облисполкомам и бюро обкома КП(б)У) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1290. – Арк. 38.

²⁸² Заместителю Председателя исполкома Херсонского областного Совета депутатов трудящихся тов. Данилову (від – П. С.) Главного инженера Областного управления Министерства связи Директора связи II ранга Проскурина. 30 мая 1951 г. // ДАХО. – Ф. Р1979. – Оп. 4. – Спр. 67. – Арк. 287.

лення додаткових каналів зв'язку із Керчю та Ялтою є вартим уваги з огляду на розвиток зв'язків України із Кримом. Керч як крупний промисловий центр Кримського півострова могла бути постачальником матеріалів для будівництва, проте, посилення зв'язку із Ялтою могло бути обумовлено відпочинком представників інженерного та адміністративного персоналу будівництва і потребою оперативного зв'язку із ними.

Розвиток транспортної інфраструктури в зоні будівництва мав результатом формування із районів півдня України і півночі Криму цілісного соціально-економічного комплексу. Керівництво УРСР, хоча й було радянськи мислячим, проте здійснювало заходи по забезпеченню умов економічного розвитку півдня України, створюючи передумови для господарської інтеграції Кримського півострова із Україною. Розвиток транспортної інфраструктури в комплексі півдня України і півночі Криму забезпечував умови будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського й Північно-Кримського каналів, закладаючи передумови реалізації програми зрошування й обводнення земель цього регіону. Програма зрошування і обводнення мала в кінцевому результаті забезпечити цей розвиток на основі розбудови потужного агропромислового комплексу.

Важливе значення для забезпечення транспортного сполучення Криму із материковою частиною України з метою поживлення соціально-економічного розвитку півострова мала розбудова шляхів автомобільного сполучення. В першу чергу мова йде про трасу Харків-Сімферополь. Статистичні дані, які були у розпорядженні ЦК КП(б)У висвітлювали ситуацію із розвитком транспортної інфраструктури в УРСР у першу п'ятирічку після завершення Другої світової війни. Згідно із ними до початку війни, на 1940 р., по УРСР доріг із твердим покриттям було 28 386 км., а на 1947 р., напередодні початку будівництва траси Харків-Сімферополь було вже 30 234 км. і у 1948 р., коли було розпочато будівництво цієї траси протяжність автомобільних доріг із твердим покриттям по УРСР вже складала 30577 км. Будівництво цієї траси було завершено в 1949 р. коли загальна протяжність доріг із твердим покриттям складала 31 552 км.²⁸³

²⁸³ Основные данные о технической вооруженности и выполнении плана предприятия транспорта и связи // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 3993. – Арк. 30 зв. – 31.

Отже, варто відзначити значне збільшення загальної протяжності доріг по УРСР із твердим покриттям після війни, яке, вочевидь стало результатом значної уваги до стратегічного значення розвитку транспортної інфраструктури у військових умовах як зі сторони радянської влади так і окупаційного режиму. За даними довідки слід відзначити доволі значне збільшення протяжності доріг із твердим покриттям від 1948 р. до 1949 р., яке складало 995 км., у цей період було здійснено роботи по будівництву траси Харків-Сімферополь по території областей УРСР, котре було М. Хрущовим оголошено всенародною справою.

Будівництво траси на відтинку Харків-Сімферополь М. Хрущов розглядав як особистий карт-бланш на посаді Секретаря ЦК КП(б)У. На нараді із цього питання ним було відзначено стратегічне значення цієї траси не лише для України, а й для кожної області, району і колгоспу. За цим пафосом, котрий був характерний для відповідної епохи, було очевидне прагнення М. Хрущова забезпечити для себе міцні кадрові позиції в УРСР, а також продемонструвати свої організаторські здібності й набути відповідних можливостей, спираючись на мобілізований під це будівництво кадровий ресурс. Так, М. Хрущов відзначив необхідність викликати в ЦК КП(б)У секретарів обкомів, голів виконкомів і керівників відповідних дорожніх управлінь із якими, як він зазначав, слід намітити «план бойових дій»²⁸⁴. Важливим моментом було відзначено призначити від кожного району спеціальних уповноважених, «міцних людей», як зазначав М. Хрущов, котрі мали керувати будівництвом траси на місцях. Власне, ці «міцні люди» мали ставати тим мобілізаційним ресурсом який партійна організація могла використовувати здійснюючи свої масштабні програми. І мобілізаційний досвід та ресурс структур правлячої партії в УРСР на будівництві відтинку траси Харків-Сімферополь було можливим використовувати на інших подібних масштабних будівництвах. У цьому контексті слід відзначити одну із мотивацій ініціативи на 1948 р. розпочати будівництво траси Київ-Одеса, а саме, наявність необхідних для

²⁸⁴ Указання тов. Хрущева Н. С. Об осуществлении важнейших мероприятий на ближайший период (поставленных на Политбюро и наездах в ЦК КП(б)У 29-30 вересня 1948 р. – П. С.) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5616. – Арк. 9.

цього ресурсів, у тому числі трудових і технічних, в областях через які мала проходити ця траса. Тому не останню роль у реалізації масштабних будівельних програм у подальшому, в тому числі й будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, відігравали напрацьовані у період перебування в УРСР на посадах Першого Секретаря ЦК КП(б)У і Голови Ради Міністрів М. Хрущова. В СРСР часто рішення приймалися виходячи в першу чергу із можливостей їх реалізувати. Таким доволі поспішним рішенням свого часу було початок будівництва Південно-Українського каналу, яке, врешті, було зупинено, а згодом і припинено й ліквідовано організацію, котра його здійснювала. Проте, ці будівництва як трас у південному напрямку так і каналів слід розглядати в якості важливого напрямку інфраструктурної розбудови в УРСР у період після завершення Другої світової війни. У цей період важливим було забезпечити умови для аграрного освоєння південних регіонів, котрі мали сприятливі кліматичні умови для господарювання, а також стратегічну важливість південних регіонів показав досвід війни. У тому числі, важливість забезпеченості регіону необхідною мережею автомобільних доріг. Саме цю важливість відзначав М. Хрущов вже на нараді з приводу будівництва траси Київ-Одеса.

Дорожнім будівництвом в СРСР у цей період займалося Міністерство внутрішніх справ СРСР і траса Харків-Сімферополь не була винятком. Проте, М. Хрущов заявляв про необхідність роз'яснювальної роботи серед працівників будівництва що цю дорогу буде не міністерство, а трудящі України²⁸⁵.

На вказаній нараді в ЦК КП(б)У, на якій було поставлено завдання в короткі терміни здійснити будівництво відрізка траси Харків-Сімферополь по території УРСР, йшлося про мобілізацію автотранспорту. Довідка про технічне озброєння підприємств транспорту УРСР вказує, що в республіці на 1948 р., напередодні будівництва траси Харків-Сімферополь було в наявності 1570 вантажівок, кількість цього виду автотранспо-

²⁸⁵ Указання тов. Хрущева Н. С. Об осуществлении важнейших мероприятий на ближайший период (поставленных на Политбюро и наездах в ЦК КП(б)У 29-30 вересня 1948 р. – П. С.) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5616. – Арк. 10.

рту зросла в УРСР порівняно із періодом до війни у результаті передачі від армії в цивільне користування автотранспорту. Вже на 1949 р. чисельність вантажного автотранспорту в УРСР збільшується до 1691 одиниці. У той же час, слід відзначити різке збільшення обсягів перевезених вантажів, яке складало на 1947 р. 2458 тис. тон. (41140 тон/км.), а 1948 р. ця кількість вже збільшилась до 3278,3 тис. тон (49103,7 т./км) і на 1949 р. вже складала 4800,2 км. (69650,1 тон/км). Зростання обсягів перевезень вантажів було обумовленим масштабами будівництва, котре здійснювалося по УРСР. Водночас, обсяги перевезень зумовлювали потребу в збільшенні мережі доріг із твердим покриттям і потреба в автомобільних дорогах найбільш гостро поставала у регіонах де найбільше значення мав розвиток сільського господарства, оскільки, на відміну від регіонів із домінуванням промислового виробництва, господарства були віддалені одне від одного й потребували саме автомобільного сполучення. У той же час, в УРСР цього періоду мобілізація всього транспорту, як автомобільного так і гужового, відбувалась централізовано адміністративно-командними методами й під потреби конкретних проектів та програм. Зокрема, це відбувалося й на потреби будівництва автомобільних шляхів.

Крім мобілізації транспорту велике значення мало залучення трудових ресурсів, серед яких важливе місце займав спеціальний контингент – військовополонені та в'язні. Всього в таборах МВС УРСР для військовополонених на 10 серпня 1947 р. було розміщено 176653 людини у 23 таборах, із них 18 тис. перебували в підпорядкуванні МВС УРСР на будівництві доріг²⁸⁶. Надалі чисельність військовополонених зменшувалась і, відповідно, використання спеціального контингенту на будівництві доріг мало менші масштаби. За даними доповідної на ім'я М. Хрущова щодо будівництва траси Харків-Сімферополь на будівництві на 25 листопада 1948 р. по всій протяжності траси було зведено 30 тимчасових робітничих поселень на

²⁸⁶ Справка о закреплении и выводе военнопленных, содержащихся в лагерях МВД УССР, за предприятиями и стройками Союзных и Республиканских Министерств по состоянию на 10 августа 1947 г. (від – П. С.) Начальника УПВИ МВД УССР полковника Ерофеева. 22 августа 1947 г. // ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 23. – Спр. 4716. – Арк. 208.

18 тис. чоловік. Цим будівництвом займалося будівельні управління ГУШосДор МВС СРСР²⁸⁷. В цьому разі мова йде про колгоспників, які залучалися із навколишніх господарств. Таким чином, є змога встановити орієнтовні масштаби залучення трудових ресурсів для цього стратегічного будівництва. Слід відзначити, що на початковому етапі будівництва, коли відбувалися підготовчі роботи земляного полотна, робоча сила колгоспників залучалась на тимчасовій основі, в паралельно відбувалося зведення робітничих поселень. Власне, робітники цих поселень мали здійснювати будівництво дороги вже на етапі укладення бетонного і асфальтового покриття.

По ситуації щодо будівництва траси Москва-Харків-Сімферополь важливо взяти до уваги дані, викладені у пояснювальній записці до проекту постанови Ради Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У про будівництво і реконструкцію доріг по Українській РСР силами місцевого населення в порядку додаткового плану на 1949 р., надісланому Д. Коротченком М. Хрущову. У цій пояснювальній записці йшлося, що на 12 жовтня 1948 р. було завершено розбивку полотна траси і на 18 жовтня представникам районів і головам колгоспів по Харківській, Дніпропетровській, Запорізькій та Херсонській областям було надано об'ємні завдання. Всього, за даними записки, на будівництво траси було мобілізовано із числа ресурсів колгоспів по ходу траси 52400 чоловік із них 11500 з підводами (як вказано у довідці, постанова Ради Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У було передбачено мобілізацію 45 тис. чоловік і 11 тис. підвод). Відзначалося, що колгоспники працювали із великим ентузіазмом й перевиконували поставлені їм завдання²⁸⁸. Тобто, варто відзначити, що на етапі підготовки полотна майбутньої траси у період коли було завершено польові роботи мобілізація трудових ресурсів колгоспів було доволі успішним і схема мобілізації шляхом використання ресурсів колгоспів

²⁸⁷ Секретарю ЦК КП(б)У Н. Хрущеву (від – П. С.) Зам. зав. транспортним сектором ЦК КП(б)У Хабло «О состоянии строительства автоиобильной асфальто-бетонной дороги Харьков-Симферополь». 1/ХІІ.1948 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5247. – Арк. 71.

²⁸⁸ Центральний Комитет КП(б)У (від – П. С.) Председателя Совета Министров УССР. Февраль 1949 г. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 7. – Спр. 4511. – Арк. 30.

таким чином була на цьому будівництві успішно відпрацьована. Фактично, будівництво траси Москва-Харків-Сімферополь було відпрацюванням механізму здійснення господарського освоєння територій великої площі у формі господарської експансії, спираючись на соціально-економічну базу вже освоєних територій. За даними довідки, на 25 жовтня 1948 р. по Харківській області земляні роботи за завданням 1948 р. було виконано на 33,7%, по Дніпропетровській на 31%, по Запорізькій на 15,9% і по Херсонській на 25%²⁸⁹.

На МВС питання дорожнього будівництва покладалося в першу чергу із-за наявності в їхньому розпорядженні значної чисельності спецконтингенту, а саме, військовополонених та в'язнів. Проте, у дорожньому будівництві на території УРСР від початку будівництва траси Харків-Сімферополь спецконтингент вже не мав відігравати тієї ролі яку він відігравав у будівництві інших трас, як Київ-Харків. Фактично, як зазначав М. Хрущов на нараді, від МВС очікувалась допомога лише бензином і гумою для автотранспорту, котрий мав залучатися по областях для будівництва цієї траси. Тому МВС, фактично, лише формально було відповідальним за дане масштабне будівництво, а всю ініціативу по організації його і мобілізації для його здійснення ресурсів перебирало на себе ЦК КП(б)У. Тому даний приклад будівництва на території УРСР є показовим і й досвід перебирання на себе організаційного забезпечення, а разом із ним і ресурсного шляхом мобілізації місцевих ресурсів на території республіки, надалі поширювався й на інші будівництва, зокрема, саме такий досвід застосовувався на будівництві Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Фактично, мобілізацію ресурсів для його проведення здійснювало ЦК КП(б)У хоча саме будівництво перебувало під управлінням Міністерства бавовництва СРСР. Важливим моментом в мобілізації ресурсів для будівництва траси Харків-Сімферополь було визначення мобілізаційних меж, які мали складати 50 кілометрів в один бік від полотна траси і стільки ж в інший²⁹⁰. Тобто, фактично, відбувався формальний

²⁸⁹ Там само. – Арк. 31.

²⁹⁰ Указання тов. Хрущева Н. С. Об осуществлении важнейших мероприятий на ближайший период (поставленных на Политбюро и наездах в ЦК КП(б)У 29-30 вересня 1948 р. – П. С.) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5616. – Арк. 11.

підхід до мобілізації працівників на будівництво і колгоспники розглядалися просто в якості трудових одиниць, зважаючи на те, що вони мали виконувати здебільшого некваліфіковану працю. Під час наради було відзначено необхідність забезпечити місцевою промисловістю в УРСР виготовлення необхідних для будівництва дороги ручних інструментів. У даному разі цілком покладалися на виконання робіт в ручну.

Водночас, М. Хрущовим було відзначено необхідність продумати керівниками областей розбудови мережі доріг місцевого значення. Тобто, слід відзначити особливість управлінського підходу М. Хрущова, яка полягала у намаганні забезпечити виконання масштабної програми завдяки мобілізації ресурсів на місцях та організації роботи на регіональному рівні. Тому набувало все більшого значення рівномірне заселення територій які були визначеними перспективними для масштабних будівництв трудовими ресурсами.

Протягом перших повоєнних років у областях УРСР, які були прилеглими до Криму вже було проведено ряд масштабних програм, як будівництво доріг, електрифікація сільського господарства, будівництво житла й господарських об'єктів у колгоспах та інших, які потребували використання значного мобілізаційного трудового ресурсу. Відповідно, у відновленні господарського життя в Криму було заплановано саме такі способи мобілізації ресурсів із залученням для їх мобілізації значно більшої зони ніж територія самого півострова. І ця зона залучення ресурсів мала бути ними наповненою і саме області УРСР, які були прилеглими до Криму, складала таку зону. Власне, програма будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів мала завершити формування в південних районах УРСР такої зони із великою чисельністю трудових ресурсів.

Питання будівництва траси Москва-Сімферополь по території Херсонської області вирішувалося оперативно за принципами радянської командно-адміністративної системи пізньосталінського періоду. Так, 20 січня 1949 р. Начальник управління МВС по Херсонській області підполковник Храпко звернувся до Секретаря Херсонського обкому КП(б)У Гришка із запитом щодо повідомлення Командування військової частини в місті Генічеську щодо виходу на роботи по

будівництву траси лише 32 автомобілів із запланованих Облвиконкомом 84. Це, за висновком у доповідній Начальника Херсонського управління МВС, ставило під загрозу виконання плану будівництва. Реагуючи на це звернення, вже 22 січня 1949 р. Перший Секретар Херсонського обкому Гришко наклав на звернення резолюцію «Підготуйте телеграму райкомам і райвиконкомам»²⁹¹. Тобто, для будівництва мало бути максимально залучено місцевих ресурсів які мали бути мобілізовані за командою згори у короткі строки, а будівництво цієї траси мало для СРСР і особливо для М. Хрущова, як Першого Секретаря ЦК КП(б)У, стратегічне значення.

Будівництво траси Москва-Харків-Сімферополь спонукало керівництво Херсонської області звернутися до Заступника Ради Міністрів СРСР Л. Берія із проханням сприяти будівництву асфальтового шляху який би забезпечував під'їзд до Генічеська. На це звернення відповів Міністр МВС СРСР С. Круглов, відмовивши у можливості використання дорожньобудівельних організацій МВС на будівництва цього шляху, оскільки всі їхні ресурси було задіяно на будівництві траси Москва-Сімферополь, а також були відсутні матеріально-технічні ресурси, вочевидь, які на думку МВС мали бути надані на місцевому рівні. Проте, МВС засвідчило готовність надати технічну допомогу місцевим організаціям у ремонті існуючого шляху²⁹². Отже, всілякі спроби використати можливості будівельних організацій, які були задіяні на спорудженні траси Москва-Сімферополь по Херсонській області для вирішення питань місцевого дорожнього будівництва не мали успіху із-за стратегічного характеру будівництва від якого МВС не відволікало ресурси.

Фактично як одна будівельна ділянка траси Москва-Сімферополь у лютому 1949 р. розглядався відрізок траси

²⁹¹ Секретарю Херсонского обкома КП(б)У тов. Гришко (від – П. С.) Начальника управления МВД по Херсонской области подполковника Гришко. 20 января 1949 г. // ДАХО. – Ф. П46. – Оп. 1. – Спр. 1377. – Арк. 3.

²⁹² Председателю Херсонского областного Исполнительного комитета Херсонского областного Совета депутатов трудящихся Пасенченко; Секретарю Херсонского обкома КП(б)У Федорову (від – П. С.) Министра Внутренних Дел СССР С. Круглова. 26.I.1949 // ДАХО. – Ф. П46. – Оп. 1. – Спр. 1377. – Арк. 4.

Джанкой-Генічеськ-ст. Партизани. За даними ревізії виконання земляних робіт на цій ділянці, яка здійснювалась Заступником Міністра внутрішніх справ генерал-лейтенантом Рясним з 10 по 14 лютого 1949 р., їх було виконано лише на 64,7%. Перший Секретар Херсонського обкому КП(б)У Гришко на доповідній наклав резолюцію від 21 лютого 1949 р. «разом із співробітниками облвиконкому підготуйте пропозиції щодо додаткової мобілізації автомашин на дорогу Сімферополь-Москва»²⁹³. У доповідній було також зазначено, що у період від 28 грудня 1948 р. на ревізованій Заступником міністра МВС ділянці будівництва працювало із 84 автомашин лише 18, що ставило план будівництва під загрозу зриву. При цьому, відзначалося, що рішенням Херсонського Облвиконкому і Обкому КП(б)У від 28 грудня 1948 р. було зменшено обсяги доставки на будівництво матеріалів із запланованих 82 400 м³ до 37 500 м³ й строк виконання відкладено до 31 грудня 1949 р. Саме обсяги завезення матеріалів, які було встановлено рішенням від 28 грудня, і мало бути виконано залучивши 84 автомашини, але із-за того що їх було залучено значно менше плану і стояло питання про можливість зриву виконання плану завезення матеріалів на будівництво²⁹⁴. Вимога Начальника управління МВС по Херсонській області Храпко полягала у необхідності привести рішення Облвиконкому і Обкому від 28 грудня 1948 р. із постановою Ради Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У від 5 жовтня 1948 р. щодо обсягів вивезення матеріалів для будівництва і зменшення дальності возки. Останнє могло бути досягнуто лише максимальною мобілізацією авто і вантажного транспорту по всій протяжності ділянки будівництва. Також було відзначено, що Херсонська область на лютий 1949 р. відставала за показниками по будівництву траси і питання будівництва траси Москва-Сімферополь мало бути поставлено на Політбюро ЦК КП(б)У²⁹⁵.

Вже 20 лютого 1949 р. Начальник управління МВС по Херсонській області Храпко повідомляв Секретареві Херсон-

²⁹³ Секретарю Херсонського обкома КП(б)У тов. Гришко (від – П. С.) Начальника МВД по Херсонської області Храпко. 21.ІІ.47 // ДАХО. – Ф. П46. – Оп. 1. – Спр. 1377. – Арк. 12.

²⁹⁴ Там само. – Арк. 13.

²⁹⁵ Там само. – Арк. 14.

ського обкому КП(б)У про самовільне припинення колгоспами Сивашського, Чаплинського, Новотроїцького і Генічеського районів роботи на будівництві траси у результаті чого план виконання робіт 1948 р. на ділянці 4-ї дорожнєбудівельної дивізії МВС²⁹⁶. Накладені на звернення резолюції вказують на традиційні заходи Обкому у напрямку тиску на райкоми партії щодо мобілізації ресурсів для потреб будівництва траси.

Так само і по окремим районам, зокрема, по Каланчакському підполковник Храпко звертався з приводу неналежного забезпечення колгоспами автотранспортом будівництва траси Москва-Сімферополь²⁹⁷. Зокрема, відзначено, що по району на будівництво траси було направлено лише 10 автомашин із яких лише 1 виявилась технічно придатною.

У травні 1949 р. Начальник управління МВС по Херсонській області знову звертався до Першого Секретаря Херсонського обкому КП(б)У щодо незадовільного стану ведення робіт по будівництву траси Москва-Сімферополь які мали здійснюватися місцевим населенням. Це населення і автотранспорт мали забезпечувати райони області, тобто їх партійне керівництво та виконкоми, мобілізуючи ресурси колгоспів²⁹⁸. По Генічеському району Херсонської області 11 червня 1949 р. підполковник Храпко, посилаючись на повідомлення командира 4-ї Дорожнє-будівельної дивізії МВС, звертався до Першого Секретаря Херсонського обкому КП(б)У щодо того, що вихід на виконання робіт по будівництву траси місцеве населення самочинно припинило і замість 84 автомашини та 1228 чоловік на роботи виходило лише 3 автомашини і 2 робітників. Перший Секретар Гришко наклав на повідомлення резолюцію: «прошу дати пропозиції по-суті питання», адресовану Голові Облвиконкому Ф. Пасенчен-

²⁹⁶ Секретарю Херсонського обкома КП(б)У товарищу Гришко (від – П. С.) Начальника УМВД по Херсонській області підполковник Храпко. 22 лютого 1949 г. // ДАХО. – Ф. П46. – Оп. 1. – Спр. 1377. – Арк. 17.

²⁹⁷ Секретарю Херсонського обкома КП(б)У товарищу Гришко (від – П. С.) Начальника УМВД по Херсонській області підполковник Храпко. 24 лютого 1949 г. // ДАХО. – Ф. П46. – Оп. 1. – Спр. 1377. – Арк. 21.

²⁹⁸ Секретарю Херсонського обкома КП(б)У товарищу Гришко (від – П. С.) Начальника УМВД по Херсонській області підполковник Храпко. 20 травня 1949 г. // ДАХО. – Ф. П46. – Оп. 1. – Спр. 1377. – Арк. 60.

ку²⁹⁹. На цю резолюцію Голова Облвиконкому відповів, що у зв'язку із початком робіт пов'язаних зі жнивими виконання робіт за рахунок робочої сили і автотранспорту колгоспів слід відкласти до осені. У цій відповіді Ф. Пасенченко підкреслив, що він висловлює свою власну думку³⁰⁰. Такі проблеми із забезпеченням будівництва траси транспортом і робочою силою за рахунок мобілізації ресурсів колгоспів виникали із-за потреби колгоспів у ресурсах в зв'язку з проведенням сезонних робіт. Про це було також повідомлено ЦК КП(б)У. Отже, головною проблемою у мобілізації на масштабні будівництва, які здійснювалися на території кількох районів та областей, була нестача працездатного населення в колгоспах, ресурси яких планувалося мобілізувати, у періоди сезонних робіт. Слід зауважити, що колгоспи цього регіону в 1949 р. було залучено до розгортання програми культивування бавовни. Ця культура потребувала значних трудових ресурсів і на заваді реалізації програми по розвитку бавовництва і залученню трудових ресурсів для будівництва була проблема нестачі населення. Це стимулювало переселення в даний регіон населення із інших областей УРСР, але таким чином швидко вирішити проблему не було можливості. Водночас, для реалізації масштабних будівельних проектів очевидно була потреба територіального укрупнення управлінських центрів заради можливості для них здійснювати оперативну мобілізацію значних трудових та матеріальних ресурсів. Проте, у пізньосталінський період такі управлінські центри, враховуючи досвід подібних до будівництва траси Москва-Сімферополь будов, створювалися оперативні адміністративним шляхом як при будівництві Південно-Українського і Північно-Кримського каналів.

При будівництві траси Москва-Сімферополь проблема забезпечення процесу будівництва робочою силою та автотранспортом обумовлювала іще одну складну проблему, а саме,

²⁹⁹ Секретарю Херсонського обкома КП(б)У товарищу Гришко (від – П. С.) Начальника УМВД по Херсонській області подполковник Храпко. 7.VI.1949 г. // ДАХО. – Ф. П46. – Оп. 1. – Спр. 1377. – Арк. 63.

³⁰⁰ Секретарю обкома КП(б)У товарищу Гришко Г. Е. (від – П. С.) Председателя Исполкома Областного совета депутатов трудящихся Ф. Пасенченко. 29.VI.1949 // ДАХО. – Ф. П46. – Оп. 1. – Спр. 1377. – Арк. 66.

заповнення залізничних станцій матеріалами для дорожнього будівництва. Так, 14 грудня 1949 р. до Першого Секретаря Херсонського обкому КП(б)У було надіслано листа в якому було викладено проблему заповненості станцій Сальково і Нова-Олексіївка матеріалами які вчасно не вивозились із-за відсутності належної кількості автотранспорту. Також зазначено, що в 1948 р. вдалося силами мобілізованих працівників із місцевого населення здійснити основні земляні роботи по підготовці дорожнього полотна, а роботи по завезенню матеріалів було перервано із-за настання холодної пори 1948-1949 рр. і потім із-за весняних польових робіт. Зазначено, що управління МВС не мало змоги вивозити зі станцій матеріали власними ресурсами із-за їх задіяння на вивезенні матеріалів із інших станцій на інших ділянках будівництва. Резолюція на цьому зверненні від 12 вересня 1949 р. вказувала на те, що автотранспорт для будівництва було дати не можливо у зв'язку із вивезенням продуктів (буряків) у інші області³⁰¹. Звернення містило також повідомлення про необхідність форсування робіт у зв'язку із можливим розмивом земляного полотна водами Сиваша у сезон осінніх штормів³⁰². В даному разі слід звернути увагу на доволі складну проблему господарського життя степового регіону південних областей України і північних районів Криму, відсутність у належній кількості й відповідного технічного стану автотранспорту який був потрібен у дуже великій кількості на сільськогосподарські та будівельні роботи в цьому регіоні. Тому для його більш ефективної мобілізації також існувала потреба забезпечення умов більш ефективного адміністрування мобілізації ресурсів регіону.

На 25 листопада 1948 р. Першому Секретареві ЦК КП(б)У М. Хрущову було подано дані щодо будівництва відтинку траси Харків-Сімферополь. Загальна протяжність цієї траси територією УРСР (на 1948 р.) складала 529 км. При цьому, на 121 км. протяжності цієї траси було використано вже існуючі дороги, а решту 334 км. протяжності слід було

³⁰¹ Секретарю обкома КП(б)У товарищу Гришко Г. Е. (від – П. С.) Командира 4 дорожно-строительной дивизии МВД СССР подполковника Белова. 5 сентября 1949 г. // ДАХО. – Ф. П46. – Оп. 1. – Спр. 1377. – Арк. 79.

³⁰² Там само. – Арк. 79 зв.

збудувати і на дату звіту про виконання робіт було повідомлено, що підготовка земельного полотна цієї траси майже завершена. Доволі цікавою є інформація про протяжність цієї траси областями УРСР, зокрема: Харківською областю мало пройти 145 км. траси, Дніпропетровською 109 км., Запорізькою 211 км. і Херсонською 64 км.³⁰³ Ці дані важливі з огляду на перспективу формування на основі транспортної інфраструктури району, в якому завдяки автомобільній трасі замикалися в цілісний економічний регіон області Подніпров'я. Хоча ця траса мала пролягати від Москви до Криму, проте, вона важливу роль відігравала у формуванні економічного району саме на території УРСР, у південних регіонах, орієнтуючись на русло Дніпра. На цей час було вже завершено роботи по відкриттю наскрізного судноплавства Дніпром³⁰⁴, яке мало забезпечити можливість плавання із виходом у Чорне море. Дана автомобільна траса закладала можливості орієнтації автомобільних вантажних перевезень на можливості водного шляху. Водночас, траса в напрямку Криму відігравала важливу роль у контексті перспективи економічного розвитку Подніпров'я й південних районів УРСР, у першу чергу енергетики, відродження металургії й розвитку сільського господарства. На розвиток сільського господарства у південних районах УРСР покладалися особливі розрахунки М. Хрущовим на посаді Першого Секретаря ЦК КП(б)У, зважаючи на його постійну увагу до цього регіону, регулярні наради, на яких чільне займало питання розвитку південних областей УРСР. Проте, не лише М. Хрущов виявляв значну увагу до розвитку цього регіону, особливо сільського господарства, а й Й. Сталін, Голова Ради Міністрів СРСР і Генеральний Секретар ЦК ВКП(б). Про це свідчить доповідна Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Кагановича щодо перспективи розбудови системи зрошування в південних районах УРСР від 1947 р., в якій зазначено, що ця

³⁰³ Секретарю ЦК КП(б)У Н. Хрущеву (від – П. С.) Зам. зав. транспортним сектором ЦК КП(б)У Хабло «О состоянии строительства автомобильной асфальто-бетонной дороги Харьков-Симферополь». 1/ХП.1948 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5247. – Арк. 70.

³⁰⁴ Товарищу Сталіну Й. В. (від – П. С.) Н. Хрущева // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5295. – Арк. 62.

ініціатива належала Й. Сталіну³⁰⁵. Також будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, яке було розпочато у 1950 р., було подано як особисту ініціативу Й. Сталіна³⁰⁶. Безпосередній інтерес Й. Сталіна до траси Харків-Сімферополь відзначав на нараді з приводу будівництва траси Київ-Одеса відзначав і М. Хрущов³⁰⁷. Відповідно, дана траса мала з'єднати Москву із перспективним економічним регіоном й закласти підвалини для його максимальної експлуатації. При цьому, розвиток транспортної інфраструктури в південних районах УРСР закладав підвалини формування цілісного економічного району, котрий обмежувався на півдні Чорним морем і адміністративною межею із РРФСР, до складу якої до 1954 р. входив Крим. Таким чином, Крим межував із доволі інфраструктурно розвинутим районом, ключове значення в інфраструктурній мережі якого належало Запорізькій області. Власне, саме через цю область та її залізничну гілку Сталінської залізниці відбувався найбільший обсяг перевезень залізницею із материка в Крим і навпаки. Ключове значення території Запорізької області ілюструє протяжність траси Харків-Сімферополь її територією, яка є найбільшою після Харківської області, перетин в цій області Сталінської й Південно-Донецької залізниці, будівництво шлюзів на ДніпроГЕС для забезпечення наскрізного судноплавства Дніпром, а також завершення формування енергетичного об'єднання Дніпроенерго із концентрацією основних енергогенеруючих потужностей саме у цій області. Тому, фактично, потенціал Запорізької області мав забезпечувати соціально-економічний розвиток Херсонської області, створеної 1944 р., як перспективної адміністративної одиниці.

³⁰⁵Товаришу Сталину И. В. (від – П. С.) Секретаря ЦК КП(б)У Л. М. Кагановича. 2 августа 1947 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4026. – Арк. 271.

³⁰⁶Замечания к проекту записки по строительству Южно-Украинского канала, разработанной Госпланом СССР. (За підписом Д. Коротченко і Л. Мельникова – П. С.). Разослано членам Комиссии по поручению М. Сабурова 23 февраля 1953 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893. – Арк. 143.

³⁰⁷Стенограмма совещания в ЦК КП(б)У 27 ноября 1948 года по вопросу строительства дороги Киев-Одесса // ЦДАГО України. – Ф. – Оп. 23. – Спр. 5628. – Арк. 2.

Відповідно, розвиток Херсонської області мав закладати перспективу застосування потенціалу південних районів УРСР як бази для соціально-економічного розвитку Криму, яка почала використовуватися в цьому напрямку вже від початку будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів.

Важливим є відзначити дані щодо здійснених проміжних робіт по будівництву траси Харків-Сімферополь на 25 листопада 1948 р. Зокрема, на цей час твердого дорожнього покриття по ходу траси було в наявності лише в Запорізькій області 121 км.³⁰⁸ У інших областях таких відрізків дороги не було. Таким чином, і у питанні формування траси Запорізька область із наявним на її території обсягом протяжності твердого дорожнього полотна відігравала в цьому проекті ключову роль.

На 25 листопада 1948 р. лишалося всього незавершеним здійснення підготовки земляного полотна і на 1 грудня було передбачено завершити іще підготовку 42 км. земляного полотна. А із решти 32 км. силами колгоспників мало бути завершено 11 км. і 21 км. будівельно-дорожніми організаціями МВС УРСР³⁰⁹. Останнє, фактично, вказувало на те, що виконання цих робіт мав здійснювати спецконтингент, який був у розпорядженні МВС.

Для оцінки перспектив цього дорожнього будівництва варто звернути увагу на ряд його аспектів, як будівництво асфальтно-бетонних заводів по трасі будівництва. Їх будівництво відбувалося в таких пунктах: Основа, Морефа, Ново-Водолага, Красноград, Ново-Московськ, село Лозоватка, станції Мокра, Плавні й у місті Мелітополі³¹⁰. У більшості ці станції розташовувалися в Запорізькій області, а Мокра, Плавні й Мелітополь були розташовані по ходу залізничної гілки Сталінської залізниці. Фактично, у Запорізькій області відбувався перетин залізничної й автомобільної мережі, що поси-

³⁰⁸ Секретарю ЦК КП(б)У Н. Хрущеву (від – П. С.) Зам. зав. транспортним сектором ЦК КП(б)У Хаблю «О состоянии строительства автоиобильной асфальто-бетонной дороги Харьков-Симферополь». 1/ХП.1948 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5247. – Арк. 70.

³⁰⁹ Там само. – Арк. 71.

³¹⁰ Там само.

лювало значення її ключових логістичних пунктів. У цих пунктах було створено станції дорожнього будівництва і, відповідно, як згодом на нараді відзначав М. Хрущов, ці станції мали стати базою для розгортання дорожнього будівництва місцевого масштабу. В цьому регіоні, зважаючи на перспективи його енергетичного, промислового і сільськогосподарського розвитку, була очевидною потреба в розвитку мережі автомобільних доріг. Перспективи потреби в розвитку дорожнього будівництва визначалися планами розвитку системи зрошування, а також електрифікації сільського господарства в регіоні. Такі програми закладали перспективу зростання чисельності сільського населення й закладення нових населених пунктів, що було заплановано проектом будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Водночас, слід відзначити, що такі області УРСР як Запорізька й Дніпропетровська мали саме оптимальне співвідношення промислового розвитку і наявності трудових ресурсів у колгоспах. Саме ці трудові ресурси були головним резервом мобілізації працівників шляхом оргнабору, як це практикувалося в СРСР у пізньосталінський період, для реалізації масштабних будівельних програм. Цю систему мобілізації було відпрацьовано при будівництві траси Харків-Сімферополь і в цих областях УРСР вона продемонструвала свою ефективність. У цей же час, в таких областях як Сталінська (із 1960 р. Донецька) і Ворошиловградська (із 1959 р. Луганська) відчувалась катастрофічна нестача робочої сили для масштабних будівництв і промислових підприємств і, водночас, були замалі ресурси робочої сили в колгоспах, звідки відбувалась їх мобілізація у повоєнний період для реалізації проектів. При цьому, в першу повоєнну п'ятирічку значно більше уваги було приділено промислового розвитку саме Донбасу порівняно із Дніпропетровською й Запорізькою областями (за винятком відбудови ДніпроГЕС). Даний фактор є надзвичайно важливим у контексті перспектив реалізації масштабних будівельних проектів на території цих областей спираючись на місцеві ресурси. Фактично, ресурси цих областей давали керівництву УРСР можливість виступати із ініціативами перед союзним керівництвом й залучати значні ресурси із загальносоюзного фонду. При цьому, керівництвом УРСР місцеві ресурси цих областей успішно

залучалися і для розвитку сусідніх областей, у тому числі й прилеглих до території Криму. В першу чергу це стосувалося Херсонської області. Паралельно із будівництвом заводів по протяжності траси Харків-Сімферополь відбувалась розробка піщаних і кам'яних кар'єрів. Ці виробничі об'єкти мали надалі перспективу відігравати свою роль при будівництві нових населених пунктів при реалізації проекту будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Протягом осінньо-зимового періоду 1948-1949 рр. було заплановано повністю завершити підготовку земляного полотна траси по території УРСР і заготувати у достатній кількості матеріали для розгортання безпосереднього прокладання асфальтно-бетонного покриття.

При реалізації подібних масштабних проектів на території УРСР організації, які були у прямому підпорядкуванні загальносоюзних установ, як ГУШосДор МВС СРСР, ставали підзвітними ЦК КП(б)У, як у випадку із будівництвом траси Харків-Сімферополь. Фактично, мобілізаційні заходи по забезпеченню будівництва всіма необхідними ресурсами здійснювалися під безпосереднім кураторством Першого Секретаря ЦК КП(б)У М. Хрущова, а тому в питанні розпорядження цими ресурсами організації, які підпорядковувалися загальносоюзним інституціям, ставали підзвітними ЦК КП(б)У. За радянської вертикально інтегрованої командно-адміністративної системи такий фактор мав велике значення для автономізації управління масштабними проектами загальносоюзного значення на місцевому, республіканському, рівні.

У свою чергу, за озвученими М. Хрущовим планами Київ як столиця УРСР мав стати вузловим пунктом у сполученні крупних промислових центрів із містами Півдня. В першу чергу виділялися Одеса, Миколаїв, Херсон, Ізмаїл, Кіровоград³¹¹. Важливість будівництва цієї автомобільної дороги пов'язувалась із будівництвом траси Москва-Сімферополь, котре мало завершитися до 1949 р. На 1950 р. передбачалося з'єднати Кіровоград із Кривим Рогом та відновити покриття між Кривим Рогом та Дніпропетровськом. Це мало дати змогу

³¹¹ Стенограма совещания в ЦК КП(б)У 27 ноября 1948 года по вопросу строительства дороги Киев-Одесса // ЦДАГО України. – Ф. – Оп. 23. – Спр. 5628. – Арк. 1.

забезпечити автомобільне сполучення Києва із Дніпропетровськом і Запоріжжям. У взаємну важливість було поставлено питання сполучення Києва із цими крупними індустріальними центрами, а також із портами Одесою, Херсоном і Миколаєвом³¹².

Як відзначено у стенограмі наради, в УРСР було проведено нараду з питання залучення трудових ресурсів для будівництва відрізка траси Москва-Сімферополь, який мав проходити територією УРСР. На цій нараді було встановлено, що обсяги земельних робіт на 1948-1949 рр. мають складати 3,5 млн. м³. На 21 листопада 1948 р. було вже виконано по трасі Москва-Сімферополь земельних робіт в обсязі 2859 тис. м³ і решту обсягу земельних робіт було визначено за можливе завершити протягом місяця. У доповіді було підведено підсумки щодо великого мобілізаційного трудового ресурсу в УРСР і саме цим було обгрунтовано необхідність початку будівництва траси Київ-Одеса й можливість виконання цього будівництва протягом ста днів³¹³. Протягом всієї наради при викладенні планів й актуальності початку будівництва траси Київ-Одеса ці плани і перспективи їх виконання виходили із досвіду будівництва відрізка траси Москва-Сімферополь, який проходив територією України. В УРСР будівництво цієї траси взято було на забезпечення керівництвом республіки починаючи від Харкова.

Характер даної наради й обгрунтування планів будівництва і перспектив їх виконання у доповіді Сеніна вказує на те, що у реалізації таких масштабних інфраструктурних проектів загальносоюзного значення на території УРСР ключова роль відводилась мобілізації трудових ресурсів на регіональному рівні. Дані проекти дорожнього будівництва є характерними прикладами реалізації масштабних програм у пізньосталінську епоху для яких була необхідність у залученні здебільшого людських ресурсів і, переважно, некваліфікованої праці. Про це було відзначено у доповіді Сеніна на нараді, коли він вказував на мобілізаційні можливості, а саме, на колгоспне селянство, яке вже достатньо зміцніло. В ході наради М. Хрущовим було відзначено досвід залучення колгоспного селянс-

³¹² Там само. – Арк. 2.

³¹³ Там само. – Арк. 3.

тва до реалізації будівельних проектів аеродромів, відтинку траси Харків-Сімферополь, газопроводів. У цих проектах маси селянства залучалися на проведення земляних робіт і відповідальними за залучення були голови колгоспів³¹⁴. Також М. Хрущов зазначив, що досвід України в залученні на будівництво до виконання великих обсягів земляних робіт колгоспників у періоди коли вони вільні від сільськогосподарських робіт, котрий було набуто при будівництві відтинку траси Харків-Сімферополь, буде використовуватися і у подальшому³¹⁵. Тому цей досвід УРСР був свого роду унікальним. Слід відзначити, що в цей період в колгоспах південних районів УРСР, особливо в Херсонській, Кіровоградській та Запорізькій областях активно реалізувалися програми із розвитку потенціалу сіл, зокрема електрифікації сільського господарства й будівництва будинків для колгоспників. Остання програма мала закладати передумови для зростання як виробничих потужностей у селах регіонів так і чисельності населення й, відповідно, мобілізаційного ресурсу.

Даний інфраструктурний проект із будівництва автомобільних трас в південному напрямку на території УРСР мав важливе значення у процесі становлення у самій УРСР системи адміністрування мобілізації трудових ресурсів та їх оперативного управління у реалізації масштабних проектів. Це було важливим у загальнореспубліканському масштабі, водночас, закладаючи для керівництва республіки активно залучати ресурси на реалізацію таких проектів, котрі перебували в розпорядженні Союзного уряду, а також для отримання можливостей вільно здійснювати мобілізацію також і матеріальних й технічних ресурсів у межах областей і навіть республіки. Надалі це дасть змогу для республіканського керівництва брати на себе повноваження оперативної мобілізації й розпорядження трудовими й матеріально-технічними ресурсами в республіці. Цей досвід та перспективи буде згодом, у 1950 р., відзначено Першим Секретарем ЦК КП(б)У Л. Мельниковим на нараді з приводу початку будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. У ході наради по будівництву траси Київ-Одеса М. Хрущов відзначив необ-

³¹⁴ Там само. – Арк. 17.

³¹⁵ Там само. – Арк. 19.

хідність залучення для будівництва колгоспників незалежно від меж області.

У цей період перспективи для залучення колгоспників до реалізації масштабних будівельних проєктів були доволі значні як нам свідчать дані статистики щодо працездатного населення колгоспів яке була можливість залучати до роботи в промисловості. У будівництві трас основне завдання по мобілізації трудових ресурсів колгоспів покладалося на облвиконкоми і обкоми партії і для виконання завдання по будівництву траси Київ-Одеса було передбачено мобілізувати 18 тис. працівників по Київській, Вінницькій та Кіровоградській областях.

М. Хрущовим було відзначено необхідність використання колгоспників на будівництві із врахуванням потреби виконання робіт у колгоспів й наведено приклад Узбекистану, де колгоспників було залучено в будівельні проєкти із-за чого вони відволіклися від основного свого завдання-виращування бавовни й не забезпечити країну цим продуктом. Таким чином, актуальним завданням для керівництва УРСР була реалізація програми по рівномірному заселенню регіонів країни трудовими ресурсами. Реалізувати таку програму найбільш реальним було завдяки розвитку колгоспного будівництва. В рамках цієї програми відбувалися систематичні переселення населення із інших областей у області де потреба в заселенні була найбільшою. Серед таких областей були й ті якими мали проходити як траса Москва-Сімферополь так і траса Київ-Одеса, а також з'єднуючі їх відрізки дороги. Рівномірна заселеність трудовими ресурсами мала важливе значення зважаючи на недопущення переміщення колгоспників на будівництво із віддалених населених пунктів, що могло мати негативні наслідки для роботи відповідних колгоспів. В УРСР із програмою рівномірного розміщення мобілізаційного потенціалу трудових ресурсів ситуація була доволі непоганою не зважаючи на людські втрати у війні.

Під кінець наради з приводу будівництва траси Київ-Одеса М. Хрущов висловив необхідність реалізації ініціативи по будівництву траси Одеса-Миколаїв-Херсон-Олексіївка заради забезпечення сполучення Харкова, Дніпропетровська і Запоріжжя із Херсоном, Миколаєвом і Одесою. Також ним було наголошено на необхідності будівництва дороги Київ-Херсон-

Олексіївка-Крим. Водночас, у цьому контексті М. Хрущов зауважив на необхідності будівництва на узбережжі санаторіїв і будинків відпочинку³¹⁶. Фактично, ініціатива М. Хрущова полягала у створенні на узбережжі України і в Криму потужної індустрії відпочинку як цілісного господарського комплексу, котрий мав розвиватися завдяки будівництву системи шляхів сполучення крупних індустріальних центрів із містами морського узбережжя й Кримом.

У жовтні 1948 р. розгорнулися роботи по будівництву відрізка траси Харків-Сімферополь по Дніпропетровській області, яка мала складати протяжність 109 км. загальний обсяг земельних робіт мав складати 905 тис. м³. Земляні роботи по підготовці полотна траси мало бути виконано протягом 20 днів силами колгоспників мобілізованих із 24 навколишніх сіл³¹⁷. Протягом жовтня-листопада 1948 р. розгорнулися роботи по будівництву відрізка траси Харків-Сімферополь по Харківській області й було виконано 724 тис. м³ земельних робіт до виконання яких було залучено 10 тис. чоловік із 12 сільських районів області та автотранспорт міста Харкова³¹⁸. Протягом 1948 р. відбувається мобілізація колгоспників на «народне будівництво» в Херсонській області відрізка асфальтно-бетонної траси Харків-Сімферополь, а також траси Миколаїв-Херсон-Каховка-Нова Олексіївка³¹⁹.

Будівництво №7 ГУШосдора МВС УРСР 12 квітня 1949 р. дало начальникові Донецького округу залізниць генерал-директора П. Кривоноса і Начальника транспортного відділу ЦК КП(б)У Нікітченка було повідомлено про завершення підготовки полотна траси Харків-Сімферополь відрізком від За-

³¹⁶ Стенограмма совещания в ЦК КП(б)У 27 ноября 1948 года по вопросу строительства дороги Киев-Одесса // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5628. – Арк. 21.

³¹⁷ Отчет о работе транспортного отдела Днепропетровского обкома КП(б)У за 1948 год (для – П. С.) транспортного отдела ЦК КП(б)У, тов. Никотченко // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. Спр. 6200. – Арк. 23.

³¹⁸ Отчет о работе транспортного отдела Харьковского обкома КП(б)У за 1948 г. И январь 1949 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 6200. – Арк. 55.

³¹⁹ Итоги работы предприятий транспорта и связи Херсонской области за 1948 год 14 марта 1949 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 6186. – Арк. 81.

поріжжя до станції Сальково Сталінської залізниці протяжністю 200 км., яке тривало від жовтня 1948 р. Протягом 1949 р. до 1 квітня було побудовано ще 80 км. дорожнього полотна. Увесь обсяг робіт було виконано шляхом мобілізації колгоспників у Запорізькій та Херсонській області³²⁰. У листі відзначалося, що забезпечення будівництва траси на відрізок по Запорізькій та Херсонській області залізничним транспортом мало особливо важливе значення із-за потреби постачання для нього ракушняка, піску й щебня, при цьому по ходу траси не було кар'єрів з яких могли доставлятися необхідні матеріали. Даний фрагмент звернення вказує на слабкий розвиток на 1949 р. виробництва будівельних матеріалів із кар'єрним видобутком сировини по значній протяжності територій Запорізької й Херсонської областей, що створювало додаткове навантаження на мережу колій Сталінської залізниці. Тому в даному разі слід відзначити постійне зростання у першій п'ятирічці мережі Сталінської залізниці яка була слабко розвинута по Херсонській області. Крім того, в ході постачання матеріалів для траси було виявлено нестачу якісного матеріалу. В цілому МВС вирішувало питання постачання будівництва із власного кар'єру ГУШосдору на станції Саки (Кримська область), що призвело до перевищення фінансових витрат із-за надто великої відстані транспортування. Окремо було відзначено постачання гравію із кар'єру в Балаклаві Міністерства металургії до станції Інкерман, де було розташовано кам'янодробильні установки. Причому транспортування здійснювалося автотранспортом до гілки залізниці й мало результатом перевантаження автотранспорту³²¹. Таким чином, спостерігаємо підпорядкування ГУШосдору МВС кар'єру в Криму, що є свідченням значних обсягів дорожнього будівництва, яким займалося це Міністерство, а також підпорядкування кар'єру в Балаклаві Міністерству металургії СРСР, яким, вочевидь,

³²⁰ Начальнику Донецкого округа железных дорог генерал-директору тяги II ранга тов. Кривонос П. Ф., начальнику транспортного отдела ЦК КП(б)У тов. Никитченко (від – П. С.) Начальника управления строительства №7 ГУШосдора МВД СССР полковника Федосеева, начальника политотдела лагерей военнопленных полковника Слуцкого. 12 апреля 1949 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 6186. – Арк. 149.

³²¹ Там само. – Арк. 151.

добути обсяги матеріалів використовувалися на будівництвах підприємств металургії в Криму. Зокрема, слід відзначити, що із даного фрагменту доповідної випливає факт нестачі у МВС на території Криму каменедробильних потужностей, у результаті чого доводилося транспортувати сировину на материк. Відповідно, вочевидь, видобуток сировини для виготовлення будівельних матеріалів у Криму здійснювався для виробництва матеріалів, які не потребували подрібнення (стінові матеріали тощо). Тому Будівництво №7 ГУШосдору МВС звернулося із запитом надавати будівництву безперебійно вагони до станцій Інкерман (на території Кримського півострова) і Мелітополь. Із Саків (від кар'єру) гравій планувалося доставляти до Мелітополя, у зв'язку із чим начальник Будівництва № 7 звертався щоб не утримувався особливий тариф на транспортування залізницею. Відзначено також прохання забезпечити надання понад виділений ліміт 500 вагонів по станції Саки й 150 по станції Інкерман на місяць, мотивуючи, що по відрізку Сталінської залізниці Севастополь-Запоріжжя порожняк був завжди в наявності³²². Цей факт свідчить про недовантаженість цієї залізничної гілки, хоча по ній було приписано, як видно із фрагменту доповідної, дуже велика кількість вагонів. Вочевидь, велика кількість вагонів по цій гілці була обумовленою великими потребами військової бази у Севастополі, а також обумовленими потребами бази, запитами для відбудови цього міста. Тому будівництво автотраси Москва-Сімферополь мало забезпечити поживлення процесу інтеграції Кримського півострова із Україною та її основними промисловими центрами, оскільки мережа залізниць у цьому регіоні не забезпечувала потреби транспортного сполучення основних населених пунктів та об'єктів на території півострова зважаючи на особливий характер орієнтації ліній залізниці, які мали принципово інші принципи сполучення.

У 1949 р. активно розгортається процес завезення на будівництво траси Харків-Сімферополь необхідних для покриття матеріалів. Так, планом на 1949 р. мало бути завезено на відрізки по: Харківській області 375 тис. м3, Дніпропетровській області 687 тис. м3, по Запорізькій – 450 тис. м3 і по Херсонській-

³²² Там само. – Арк. 152.

170 тис. м3. Фактично на 1 лютого 1949 р. було завезено по Харківській області-233,1 тис. м3, по Дніпропетровській-189 тис. м3, по Запорізькій – 53,7 тис. м3 і по Херсонській – 6,9 тис. м3. Щодо малих обсягів завезення матеріалів по Запорізькій та Херсонській області у інформації пояснено тим, що Будівництвом не було вчасно завезено матеріали із дальніх кар'єрів, а обкоми КП(б)У вчасно не забезпечили будівництво необхідними обсягами автомобільного і гужового транспорту³²³. Таке пояснення ситуації було дано завідуючим транспортним відділом ЦК КП(б)У Нікітченком. Якщо співставити інформацію доповідної начальника Будівництва №7 по території Запорізької та Херсонської областей, то вивезення матеріалів із кар'єрів які було розташовано у Криму не могло бути у необхідних обсягах вивезеним до переробних потужностей автомобільним та гужовим транспортом. Водночас, дана інформація вказує на те, що при будівництві траси Харків-Сімферополь постійно було прагнення застосовувати принцип мобілізації найбільш дешевих і доступних ресурсів по робочій силі й транспорту, які мобілізувалися на всіх етапах будівництва полотна траси.

Довідка про виконання обсягів земляних робіт на 1 січня 1949 р. доволі промовисто вказує на принципи за якими мобілізувалися сили на виконання плану будівництва траси. Так, на 1.01.1949 р. план земельних робіт відповідно до обсягів, встановлених постановою Ради Міністрів УРСР було перевиконано по усіх чотирьох областях України, в яких воно здійснювалося, на 119,8%. Найбільше перевиконання було по Херсонській області й складало 166,4%, по інших областях дещо менше, проте, недовиконано було план земельних робіт, який було взято «зобов'язаннями» на 1948 р., який було виконано на 84,5%. Дані зобов'язання були звичною радянською практикою заради максимального використання дешевих трудових ресурсів, які мобілізувалися в колгоспах. Тому для керівництва УРСР у цей період було більш доцільним використання на реалізації масш-

³²³ Секретарю ЦК КП(б)У тов. Мельникову Л. Г. Справка о выполнении плана вывозки дорожно-строительных материалов на строительство дороги Харьков-Симферополь, согласно постановления Совета Министров УССР и Центрального Комитета КП(б)У от 5.X.48 г. (від – П. С.) заведующего транспортным отделом ЦК КП(б)У Никитченко // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5797. – Арк. 68.

табних проектів, на яких була змога обійтися лише залученням некваліфікованої робочої сили, колгоспників. Ця категорія працівників стимулювалась шляхом «взяття» на себе зобов'язань. Водночас, обсяги земельних робіт, встановлені планом на 1948-1949 рр. було на 1 січня 1949 р. виконано на 77,6% по всіх областях в цілому і найбільше виконання було по Херсонській області – 97,1%. Проте, особливо слід звернути увагу на розподіл обсягів виконання земельних робіт між силами мобілізованих колгоспників та Управлінням ГУШосдор МВС. Так, по Харківській області із загального обсягу земельних робіт на 1949 р. за планом 240 600 тис. м3 силами колгоспників мало бути виконано 170 000 тис. м3, а силами Управління будівництва 706 00 тис. м3, по Дніпропетровській області із загального обсягу 319 300 тис. м3 силами колгоспників планувалося виконати 185 000 тис. м3, а силами Управління 134 300 тис. м3, по Запорізькій області із загального обсягу 261 600 тис. м3 силами колгоспників мало бути виконано 92 500 тис. м3, а силами УБ 169 100 тис. м3, по Херсонській області із загального обсягу 200 200 тис. м3 силами колгоспників – 40 900 тис. м3, а силами УБ – 159 300 тис. м3. Даний розподіл обсягів планованого виконання земельних робіт по областях говорить про мобілізаційні можливості із числа колгоспників по областях, відповідно, найменшими вони на 1949 р. були в Херсонській та Запорізькій областях, хоча обсяги земельних робіт по Херсонській області були найменшими із чотирьох областей. Відповідно, будівництво по цих двох областях мало здійснюватися, здебільшого, силами військовополонених, про що свідчить підпис начальника політуправління таборів військовополонених Будівництву №7 ГУШосдору на ім'я Нікітченка. Проте, всього силами колгоспників мало бути виконано земельних робіт на 1949 р., дещо менше ніж силами військовополонених, у обсязі 488 400 тис. м3, порівняно із обсягом БУ 533 300 тис. м3³²⁴.

Водночас, слід взяти до уваги дані щодо залучення на будівництво траси Харків-Сімферополь робочої сили, підвод і

³²⁴ Справка о выполнении земельных работ силами местного населения, согласно постановлению Совета Министров Украинской ССР по состоянию на 1.1.1949 г. (за підписом Міністра внутрішніх справ УРСР Строкача – П. С.). 7 января 1949 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5797. – Арк. 79.

автотранспорту. Ці дані, надані для транспортного відділу ЦК КП(б)У Міністром внутрішніх справ УРСР на 31 грудня 1948 р. також дають достатньо інформації для аналізу ситуації із мобілізаційними можливостями на масштабні будівництва по областях із якими в результаті будівництва даної дороги формувалися соціально-економічні зв'язки Криму. Так, по Харківській області було залучено 2734 чоловік працівників, по Дніпропетровській – 4359 із яких 3083 складало місцеве населення, по Запорізькій області – 2197 із них 592 місцеве населення, у той час як по Херсонській області не було відзначено вихід населення на будівництво. Слід відзначити, що у даному документі мова йшла не про підготовку полотна для траси, яка виконувалась шляхом залучення місцевих колгоспників, а про сам етап будівництва покриття траси. Відповідно, для цього процесу мало бути залучено більш кваліфікованих працівників. Тому бачимо, що по всіх областях, крім Дніпропетровської у більшості залучалися трудові ресурси не місцевого походження. Вочевидь, здебільшого, це були військово-полонені та спецконтингент. Проте, сама форма звітності, в якій мало бути окремо вказано цифри щодо залучення місцевого населення, вказує на облік можливостей як кількісних так і якісних по залученню для виконання масштабних будівельних проектів на регіональному рівні місцевих трудових ресурсів. У цей період в Херсонській області, яка була прилеглою до Криму, чисельність населення була невеликою і у 1949 р. тільки розгорнулися процеси переселення населення до цієї області, проте, будівництво самого покриття траси іще активно не розпочалося по відрізу яких проходив Херсонською областю. Слід відзначити, що у довідці не було зазначено план щодо виходу робочої сили на будівництво. Тобто, вочевидь, роботи по укладенню полотна траси виконувалися у 1948 р. із випередженням плану. Усього робочої сили по чотирьох областях було залучено 9290, а із місцевого населення 3675 чоловік³²⁵. Доволі цікавими для аналізу є дані щодо залучення такого ресурсу як підводи. Цей ресурс міг залучатися для потреб будівництва лише місцевий і тому дає відносно

³²⁵Справка о выполнении работ по строительству автомагистрали Харьков-Симферополь по состоянию на 1.1.1949 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5797. – Арк. 80.

очевидну картину щодо мобілізаційних можливостей. Отже, найбільше підвод було залучено по Дніпропетровській області-1060 і план був найбільший по цій області – 6500, а по Харківській було залучено 788 підвод за плану 3000, по Запорізькій лише 18 за плану у 4000 і в Херсонській не було залучено жодної при плані 1600. Дана ситуація може вказувати як на більш високий розвиток господарств по Дніпропетровській та Харківській областях так і на труднощі із здійсненням будівництва полотна траси по відповідних областях. Як відзначалося начальником Будівництва №7 ГУШосдору, по Запорізькій та Херсонській областях траса будівництва була віддаленою від кар'єрів і тому для доставки матеріалів на будівництво не було можливості залучати такі засоби як підводи, оскільки ключову роль мала відгравати саме залізниця. Залучення автотранспорту доволі добре ілюструє ситуацію по Херсонській області, коли для обслуговування будівництва було залучено автомобілі не зважаючи на відсутність такої позиції згідно із планом, тому було залучено лише 71 автомобіль і 19 із них місцевих по області. Фактично, залучення автотранспорту по цій області було обумовленим потребою доставки ним будівельних матеріалів із Криму та місць його переробки.

Станом на 1 січня 1949 р. найкращі показники по виконанню будівельних робіт при прокладенні траси Харків-Сімферополь найкращі показники були по виконанню земельних робіт із підготовки полотна, тобто ті, на які була можливість залучати колгоспників й які не потребували видобутку й доставки матеріалів. Їх було виконано на 84,5%. Проте, по заготівлі каменю планування і виконання здійснювалося лише по Дніпропетровській та Запорізькій областях і то в дуже малій кількості, так, по Дніпропетровській план був 116 000 м³, а виконано було 5891 м³, по Запорізькій області план був 75 000 м³, а виконано було 12671 м³³²⁶. У цих областях на 1949 р. активно здійснювалося будівництво і тому вже було доволі розвинуто цілу систему кар'єрів і заводів будівельних матеріалів, на відміну від Херсонської області. У цій області активно починає розбудовуватися промисловість із виробниц-

³²⁶ Справка о выполнении работ по строительству автомагистрали Харьков-Симферополь по состоянию на 1 января 1949 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5797. – Арк. 81.

тва будівельних матеріалів лише із початком будівництва Каховської ГЕС, Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Проте, згідно із планами будівництва передбачалося завезення матеріалів для будівництва із Криму, що також стимулювало пошук економічного розвитку півострова й становлення системи виробництва будівельних матеріалів, котра мала обслуговувати масштабні будівельні проекти, якими в один господарських комплекс єдналися території південних областей України і Крим. Таким чином, розвиток промисловості виробництва будівельних матеріалів у цьому регіоні був наступним кроком по формуванню цілісного господарського комплексу на територіальній базі південних областей України і Кримського півострова й цим відкривалися подальші можливості для реалізації масштабних будівельних проектів. Прикладом було початок будівництва Каховської ГЕС та Південно-Українського і Північно-Кримського каналів на основі напрацювань по залученню робочої сили і матеріалів до будівництва траси Харків-Сімферополь. Принципи мобілізації ресурсів для будівництва було застосовано дуже схожі й, вочевидь, використовувалися системні напрацювання реалізації попереднього проекту для втілення у життя наступного проекту.

На будівництво покриття траси камінь відвантажувався із семи кар'єрів по території України і на 1 січня 1949 р. на відрізок траси Харків-Сімферополь було відвантажено 101 600 м³, у той час як на відрізок Москва-Харків відвантажено 95 100 м³³²⁷. Тобто, кам'яні кар'єри обслуговували також і відрізок траси яким сполучався Харків із Москвою. Фактично, керівництвом УРСР здійснювалась робота щодо забезпечення матеріалами будівництва траси за межами республіки і цей проект мав загальносоюзне значення. Відповідно, його реалізація мала забезпечувати умови для створення інфраструктури, котра мала закласти передумови формування Криму як загальносоюзного рекреаційного комплексу. Фактично, у даному разі, керівництво УРСР взяло на себе функцію по створенню умов для забезпечення Кримському півострову

³²⁷ Справка о погрузке каменных материалов по Украинскому тресту каьеров в адрес строительства Москва-Симферополь за декабрь 1948 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5797. – Арк. 81 а.

його місця у розподілі господарських функцій у масштабах СРСР. Власне, будівництво автомагістралі було свідченням розуміння значення Кримського півострова як загальносоюзного рекреаційного регіону, оскільки об'єкти такого призначення більш доцільним було в логістичному сенсі обслуговувати саме автомобільним транспортом.

Завезення каменю та інших матеріалів для будівництва полотна траси Харків-Сімферополь планувалося, залізничним транспортом на відстань не більше 5 км. до будівництва, а звідти мали доставлятися підводами і автотранспортом. Проте, по Херсонській області ситуація склалась така, що матеріали довелося доставляти на відстань 15-20 км., залучаючи підводи і автотранспорт. При цьому, у весняний період, коли здійснювалась посівна кампанія, мобілізація підвод була ускладненою, а тому здійснювалась мобілізація автотранспорту на завезення будівельних матеріалів. Для вивезення матеріалів із кар'єрів Херсонським обкомом було залучено 45 автомобілів та 376 чоловік із колгоспів по 10 районах області³²⁸. Вивезення на будівництво траси ракушняка було заплановано протягом трьох місяців. Відповідно, ці дані говорять про складну ситуацію із озброєнням знаряддями колгоспів цієї області, крім того, розвиток Херсонської області був ускладнений слабким розвитком мережі залізниць, що утруднювало доставку матеріалів для будівництва. Уже 1949 р. здійснювалися заходи щодо лобювання будівництва на території області залізничних відрізків, які мали сполучати перспективні будівництва, зокрема, в Каховці.

Про будівництво траси на відрізку Харків-Сімферополь ЦК КП(б)У і Радіо Міністрів УРСР 4 жовтня 1948 р. було прийнято постанову «Про швидкісне будівництво автомагістралі Москва-Харків-Сімферополь». За цієї постановою МВС УРСР було організовано видобуток матеріалів у кар'єрах, вочевидь, силами військовополонених та спецконтингенту. Водночас, як

³²⁸ Докладная записка Секретарю ЦК КП(б)У Н. Хрущеву О ходе выполнения постановления Совета Министров УССР и ЦК КП(б)У от 5 октября 1948 года № ПБ 179/1-3 по вывозке дорожно-строительных материалов на строительство автомобильной асфальтово-бетонной дороги Москва-Симферополь в пределах Херсонской области на 20 января 1948 г. // ЦДА-ГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5797. – Арк. 131-132.

засвідчував Міністр МВС УРСР Строкач, виникали проблеми із вивезенням з кар'єрів видобутих матеріалів, зокрема, було сформовано 12 вертушок, які Міністерство транспорту СРСР замінило на подачу неорганізованого порожняку і завдяки цьому протягом грудня 1948 р. і січня 1949 р. будівництво постачалося матеріалами безперебійно. У лютому 1949 р. подача порожняку була вже до 50% запитаного МВС УРСР обсягу і це викликало простої по окремих ділянках будівництва³²⁹. Дана ситуація вказує на значні недоліки у відсутності гнучкості радянської командно-адміністративної системи пізньосталінського періоду, оскільки розформування вертушок було обумовленим, вочевидь, потребами оперативного використання цього рухомого складу на обслуговуванні інших об'єктів і неорганізований характер подачі порожняку на вивезення матеріалів для будівництва був обумовлений також, вочевидь, намаганням використовувати недостатню кількість рухомого складу на усіх ділянках які давали на нього запит. Причому, як показує звернення Т. Строкача, питання щодо використання рухомого складу вирішувалося на загальносоюзному рівні. Тому негнучкість системи управління не давала змогу оперативно вирішувати питання вчасної подачі рухомого складу. Проте, питання щодо забезпечення перевезення по залізниці вирішувалося, як це вказує ділова переписка між відомствами, за двосторонніми домовленостями між керівниками відомств. Тому Т. Строкач звертався до Л. Мельникова із проханням зобов'язати начальника округу залізниць подавати в зоні Південно-Західної залізниці щодобово до кар'єрів МВС УРСР не менш як 240 вагонів порожняку.

Від початку 1949 р. в Херсонській області здійснено було мобілізацію колгоспників по чотирьох районах Херсонської області, а саме-Генічеського, Сиваського, Ново-Троїцького і Чаплинського, які перебували в межах відповідальності Управління 4-ї дорожньо-будівельної дивізії МВС УРСР й залучено було протягом січня 1949 р. 3129 людино-днів і 368 машино-змін, що дало змогу вивезти 5012 м3 за плану вивезення 37500 м3. Виділити автотранспорт для виконання плану

³²⁹ Секретарю ЦК КП(б)У Мельникову Л. Г. (від – П. С.) Міністра внутрішніх дел Строкача. 12 февраля 1949 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5797. – Арк. 232-233.

вивезення каменю мали вказані чотири райони, забезпечивши 84 автомобілі. Проте, як вказано у зверненні до Ради Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У, забезпечено було лише 12 автомобілів, що зривало виконання плану забезпечення будівництва траси. Тому зверненням командування дивізії намагалося добитися зобов'язання для обкому і облвиконкому Херсонської області забезпечити необхідні обсяги автотранспорту³³⁰. Усього ж згідно постанови Ради Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У було передбачено до 15 травня завезти на усю протяжність траси по Херсонській області 170000м³ матеріалів³³¹, а на ділянку 4-ї дорожньо-будівельної дивізії мало бути завезено 82 400 м³ матеріалів, оскільки вона складала 31 км. від загальної протяжності траси Харків-Сімферополь по Херсонській області у 64 км. Управління 4-ї дивізії зверталося із проханням зобов'язати обком і Облвиконком привести план завезення матеріалів у 37500 м³ у відповідність до постанови Ради Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У, якою було передбачено завезення обсягу 82 400 м³.

За даними начальника Південно-Західного окружного відділу спецперевезень МВС полковника Гвоздова лише протягом червня 1949 р. для перевезень щебня на будівництво траси Москва-Сімферополь за планом мало бути подано 2077 вагонів, а було подано 2177 вагонів³³². У процесі здійснення будівельних робіт по підготовці до вкладення полотна траси 4-ю дорожньо-будівельною дивізією МВС УРСР на ділянці протяжності дороги станція Ново-Олексіївка-Чонгар було зведено тимчасові житлові споруди, а також споруди асфальтно-бетонного заводу й підрозділів дивізії, які дислоковано на території УРСР (до 1954 р., тобто, без Криму). І на лютий

³³⁰ (В – П. С.) Совет Министров УССР, ЦК КП(б)У (від – П. С.) Управление 4 дорожно-строительной дивизии МВД СССР «О выполнении работ по строительству дороги Харьков-Симферополь за январь месяц 1949 г.». 11 февраля 1949 г. // ЦДАГО України. – Ф. – Оп. 23. – Спр. 5797. – Арк. 236.

³³¹ Там само. – Арк. 237.

³³² Обзор выполнения плана перевозок грузов МВД на дорогах Юго-Западного округа за июнь месяц 1949 года. Зав. транспортным отделом ЦК КП(б)У тов. Никитченку (від – П. С.) Начальника Юго-Западного окружного отдела спецперевозок МВД полковника Гвоздова. 15.VIII.49 //ЦДАГО України. – Ф. – Оп. 23. –Спр. 6188. – Арк. 27.

1949 р. відбувалося будівництво асфально-бетонного заводу біля протоки Чонгар, а також обмінного залізничного шляху нормальної колії на станції Чонгар³³³.

Отже, вже на початок 1949 р. активно здійснювалась в рамках будівництва траси Харків-Сімферополь робота по зведенню об'єктів, які мали забезпечувати покращення пропускної здатності залізничного сполучення між материком і Кримським півостровом. Потреба у збільшенні пропускної здатності була очевидною у зв'язку із більшою продуктивністю доставки матеріалів на масштабні будівництва саме залізничним транспортом.

Проте, будівництво відрізка траси по Херсонській області у 1949 р. зупинялося із-за потреб у задіянні колгоспників на роботі в колгоспах у періоди польових робіт. Слід зауважити, що по Херсонській області була складна ситуація із чисельністю населення у колгоспах. У жовтні будівництво було вирішено знову розгорнути. У доповідній до ЦК КП(б)У відтягнення сил колгоспників на роботи в колгоспах мотивувалося тим, що виконання плану розвитку сільського господарства області обумовлює виконання також й інших проектів, у тому числі й дорожнього будівництва. Облвиконком і бюро Херсонського обкому прийняли постанову щодо дорожнього будівництва в якій визначили необхідність встановлення плану-графіку забезпечення транспортом і робочою силою будівництва двох трас загальносоюзного значення – Москва-Сімферополь і Миколаїв-Херсон-Каховка-Нова Олексіївка³³⁴. Для Херсонської області особливу актуальність мало будівництво цих двох трас, які мали значно підвищити становище області в радянській господарській системі, оскільки Херсонська область мала стати транспортним хабом по сполученню Кримського півострова із материком, а траса якою сполучалась Каховка із обласними центрами у перспективі мала забезпечити умови для будівниц-

³³³ (В – П. С.) Совет Министров УССР, ЦК КП(б)У (від – П. С.) Управления 4 дорожно-строительной дивизии МВД СССР «О выполнении работ по строительству дороги Харьков-Симферополь за январь месяц 1949 г.». 11 февраля 1949 г. // ЦДАГО України. – Ф. – Оп. 23. – Спр. 5797. – Арк. 238.

³³⁴ Постановление Облисполкома (Херсонської області – П. С.) и бюро обкома КП(б)У «О развертывании дорожно-строительных работ в области». 7 октября 1949 г. // ЦДАГО України. – Ф. – Оп. 23. – Спр. 5797. – Арк. 334.

тва Каховської ГЕС й створити передумови для набуття Херсонською областю становища вузлового регіону у формуванні Південної енергосистеми. Для Херсонської області локальне забезпечення енергогенеруючими потужностями завдяки гідроресурсам Дніпра робило її автономною адміністративною одиницею у енергетичному балансі регіону й регіональній енергосистемі. Фактично, за планами, Каховська ГЕС мала забезпечувати баланс у забезпеченні електроенергією сільського господарства південних районів УРСР. Відповідно, енергетично збалансоване забезпечення розвитку сільського господарства області закладало підвалини для розширення процесу господарського освоєння на Кримський півострів. Постанова Херсонського Облвиконкому і бюро обкому передбачала забезпечити із 15 жовтня 1949 р. вихід колгоспників на виконання дорожньо-будівельних робіт по трасах як Миколаїв-Херсон-Каховка-Нова Олексіївка так і Харків-Сімферополь. Також мало бути розроблено графік виконання всіх робіт по обох трасах усіх земельних робіт, а також завезення на будівництво матеріалів і завершено всі ці роботи мало бути до 1 грудня 1949 р. По таким районам як Білозерський, Херсонський, Калінінський, Бериславський, Каховський, Херсонський, Ново-Троїцький, Сиваський та Генічеський було передбачено зобов'язання для виконкомів підготувати по протяжності трас приміщення на 7300 чоловік, а також приміщення для розміщення коней. Ця інформація є свідченням того, що до виконання укладки траси мало бути залучено інший контингент працівників, а не колгоспників і саме для підготовки необхідних приміщень і мало бути виконаним роботи, щоб цей контингент мав усі умови для безперервного продовження виконання робіт. Таким чином, можемо встановити чисельність мобілізованих для будівництва трудових ресурсів, а також, дане положення постанови є свідченням стратегічної важливості в самі короткі терміни сполучення Криму із материком. Здійснення робіт по укладенню дорожнього полотна мало відбуватися протягом 1949-1950 рр. і в ході цих робіт мало бути здійснено підготовку кваліфікованих працівників для виконання дорожніх робіт безпосередньо у процесі виконання робіт³³⁵. Завершено було будівництво траси

³³⁵ Там само. – Арк. 335.

Харків-Сімферополь у 1951 р. Надалі такий досвід, підготовки кваліфікованих працівників для продовження виконання проєктів та обслуговування зведених об'єктів, застосовувався і при будівництві об'єктів системи зрошування південних районів України і північних районів Криму. Тому будівництво траси Харків-Сімферополь слід вважати своєрідним підготовчим етапом реалізації майбутнього проєкту по забезпеченню умов формування єдиного господарського комплексу Криму і південних районів України. Фактично, це будівництво було етапом забезпечення логістичної системи майбутнього цілісного господарського комплексу. Доволі цікавим пунктом постанови є зобов'язання для облдорвідділу і райдорвідділів відповідно до постанови Ради Міністрів стягнути 200 тис. карбованців із колгоспів тих районів, які звільнено від виконання земельних робіт, а також від участі у підготовці матеріалів для укладення покриття траси³³⁶. Фактично, таким чином реалізувалась практика поборів із колгоспів, солідарної відповідальності усіх доступних відомств за виконання проєктів загальносоюзного значення. Такий принцип мобілізації ресурсів для виконання загальносоюзних програм було застосовано і при включення Кримського півострова до складу УРСР, коли пожвавлення соціально-економічного розвитку півострова забезпечувалося за рахунок залучення ресурсів України. Цей досвід стягнення ресурсів на регіональному рівні, використовуючи адміністративні можливості певної території, вже доволі активно застосовувався для пожвавлення соціально-економічної ситуації в Криму іще до передачі півострова у склад УРСР в 1954 р. Зокрема, таким прикладом було залучення будівельних ресурсів, яке активно планувалося у 1949 р.

На 1951 р. дорожнє будівництво активно проводилося у напрямках Київ-Харків-Ростов, Київ-Одеса, Київ-Дніпропетровськ-Сталіно, Сталіно-Жаданов, Дніпропетровськ-Кривий Ріг і Херсон-Берислав³³⁷. У рамках господарського освоєння південних районів УРСР мало значення сполучення Дніпропетровська із Кривим Рогом, а розвиток цього міста пов'язувався із будівництвом високовольтної лінії електро-

³³⁶ Там само. – Арк. 336.

³³⁷ Секретарю ЦК КП(б)У Л. Мельникову (від – П. С.) Е. Сенина. 6.IV.51 // ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 24. – Спр. 945. – Арк. 1 а.

передачі, яка мала забезпечити передумови для формування Південного енергорайону. Дорога Херсон-Берислав перебувала у зоні будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, а, отже, вона мала вагоме значення у забезпечення реалізації програми гідробудівництва й формування цілісного господарського регіону на територіальній основі південних районів України і північних районів Криму.

Запропонований план масштабного гідробудівництва передбачав також забезпечити можливість для виходу кораблів річкового флоту в Чорне і Азовське моря. Таким чином, вже на 1947 р. було закладено перші напрацювання по гідробудівництву яке мало вирішити питання зрошування земель, вироблення електроенергії й створення умов для річкового судноплавства. Слід відзначити, що у цей період перевезення вантажів річковим транспортом було одним із найдешевших способів транспортування і питання розвитку річкового транспорту було поставлено Л. Кагановичем перед Й. Сталіним у тому ж 1947 р. у стадії підготовленого проекту Постанови ЦК ВКП(б) і Ради Міністрів СРСР. У доповідній записці до цього проекту було відзначено, що обсяги перевезень вантажів й пасажирів по Дніпру на 1946 р. досягли 47% довоєнного рівня, а на 1950 р. було передбачено перевищення обсягів перевезень вантажів і пасажирів по Дніпру³³⁸. Збільшення обсягів перевезень річковим транспортом було, вочевидь, пов'язаним із масштабним будівництвом, яке обумовлювало перевезення річковим транспортом як матеріалів так і працівників.

По Політбюро ЦК КП(б)У було передбачено рішення щодо розвитку судноплавства по таких річках СРСР як Дніпро, Десна, Південних Буг, Дністер протяжністю 3208 км. із них 1844 км. освітлюваного шляху першої категорії і 1364 км. не освітлюваного третьої категорії. Крім того, було зобов'язано начальника Дніпробуду Логінова у травні місяці завершити відновлення причалів порту імені Леніна й шлюзів для відкриття наскрізного судноплавства Київ-Херсон.

³³⁸ (В – П. С.) Совет Министров Союза ССР товарищу Сталину И. В. (від – П. С.) Кагановича Л. Орієнтовно травень 1947 р. // ЦДАГО України. – Ф. – Оп. 23. – Спр. 4023. – Арк. 12.

Розвиток річкових перевезень у напрямку Чорного і Азовського морів обумовлював забезпечення логістичного сполучення між УРСР і Кримом у найбільш оптимальний спосіб, при тому, що потенціал річкового транспорту на території України протягом тривалого часу доволі гармонійно й економічно вигідно був сполучений із системою залізничного транспорту. Власне, система залізниць на території України розбудовувалась для сполучення віддалених регіонів від морських і річкових комунікацій.

Проблема розвитку судноплавства на Дніпрі й покращення перевезень пасажирів часто була обумовленою нестачею засобів для цього. Так, 3 січня 1950 р. Секретарем Херсонського обкому КП(б)У Онищенко направлено було Доповідну записку на адресу Секретаря ЦК ВКП(б) Чумаченка (спочатку планувалося направити М. Хрущову, проте, викреслено – П. С.) із пропозиціями щодо розвитку Херсонського морського порту. У цій записці доволі значної уваги приділяється долі катера «Геленжик», котрий було відремонтовано в Херсонському порту, цей катер мав властивості криголама і міг забезпечувати сполучення Херсона із його районними центрами у зимовий період. Катер було відповідно до наказу Міністра Морського флоту СРСР Савінова передано до Севастопольського порту. З цього приводу Херсонський обком заявляв протест, мотивуючи крайньою господарською необхідністю для нормального функціонування порту зберегти цей катер за ним³³⁹. У цій ситуації можна спостерігати приклад як питання забезпечення функціонування порту в зруйнованому Севастополі намагалися вирішувати за рахунок результатів місцевої ініціативи в Україні. Технічне забезпечення умов для експлуатації транспортного потенціалу Дніпра набувало особливого значення у контексті ініціатив ЦК КП(б)У і Ради Міністрів УРСР.

У 1949 р. ЦК КП(б)У і Радою Міністрів УРСР було запропоновано проект постанови Ради Міністрів СРСР, який був спрямований на розвиток логістичної інфраструктури для пе-

³³⁹ Докладная записка о неотложных мероприятиях по развитию Херсонского морского порта Секретарю ЦК ВКП(б) Чумаченко (від – П. С.) Секретаря Херсонского областного Комитета КП(б)У Онищенко. 3/1.50 г. // ДАХО. – Ф. П46. – Оп. 1. – Спр. 1700. – Арк. 5.

реорієнтації перевезень із залізничних шляхів на водні. Проектом постанови про переведення обсягів перевезень із залізничних шляхів на водні було передбачено забезпечити умови для перевезення водними шляхами нафтопродуктів, вугілля, лісоматеріалів, руди, зерна. Херсон також планувався як логістичний центр для постачання в УРСР і Білоруську РСР із портів Чорного моря й Дунаю по Дніпру³⁴⁰. Також було заплановано забезпечити умови для перевезення через Феодосійський порт у Криму вугілля із Донбасу до Закавказзя, а звідти перевезення марганцевої руди до металургійних підприємств України³⁴¹. Таким чином, порти південних районів УРСР, які були прилеглими до Кримського півострова, мали стати однією із ключових ланок логістичної системи цілісного господарського комплексу на територіальній основі Кримського півострова і південних районів України. До цієї логістичної системи долучалися також і порти Криму, зокрема, феодосійський. Фактично, логістична система господарського комплексу південних районів УРСР і Криму мала забезпечувати транспортне сполучення між Україною та іншими республіками СРСР.

Іще у 1949 р. було вироблено пропозиції щодо приведення річки Молочної до стану судохідної, який було подано Заступником начальника Управління по транспортному освоєнню малих річок при Раді Міністрів УРСР Завідуючому транспортним відділом ЦК КП(б)У. Створення такого управління при Раді Міністрів УРСР є свідченням прагнення максимального використання гідроресурсів, у тому числі й транспортних можливостей. У самій довідці було здійснено оцінку усіх можливих галузей в яких можливим було використання вод річки Молочної, котра впадала в озеро Молочне, а те було відокремленим від Азовського моря вузьким баром. Вода річки, як відзначено у довідці, була непридатною для пиття, також мало використовувалась для поливу городів, її енергетичні ресурси також не було можливості використовувати у промисло-

³⁴⁰О мероприятиях по увеличению объема смешанных железнодорожно-водных перевозок и дальнейшему переключению перевозок грузов с железных дорог на водный транспорт в украинской ССР (на 1950 г. – П. С.) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 6187. – Арк. 140.

³⁴¹Там само. – Арк. 146.

вих масштабах³⁴². Дану водну артерію було запропоновано експлуатувати як локальну, котрою мало транспортуватися риба від Азовського моря до Мелітополя. Водночас, відзначалося, що в цьому районі мережа залізниць була розвинутою слабо, як було оцінено у довідці, і були в наявності лише гілки Джанкой-Мелітополь і Осипенко-Запоріжжя. Треба відзначити, що основним вузлом із яким здійснювалося сполучення Криму з материком було Запоріжжя. Мелітополь відіграв роль проміжної станції. Було запропоновано два варіанти наповнення водою річки Молочної для створення судноплавних умов. Перший – наповнення завдяки створення водосховищ у її верхів'ї, проте його не було рекомендовано, а другий варіант – наповнення водою із Азовського моря, було відзначено як більш реальний. Реалізація проекту створення судноплавних умов для річки Молочної вимагала значного обсягу земельних робіт, обсяг яких оцінювався у 1 622 000 м³³⁴³. Даний проект вказує на певний інтерес до розвитку судноплавної мережі в цьому регіоні й актуальність посилення пропускної здатності транспортних магістралей. Власне, другий варіант запропонованого проекту була спроба реалізувати при будівництві Південно-Українського каналу, котрий мав вирішити не просто питання судноплавства, а забезпечити сполучення Дніпро-Дон шляхом будівництва наскрізного каналу.

У обґрунтуванні доцільності будівництва системи зрошування півдня України і півночі Криму за схемою, прийнятою Радою Міністрів СРСР і ЦК ВКП(б), яке було надано Першому Секретареві ЦК КП(б)У Л. Мельникову за підписами Завідуючого відділом будівництва і будматеріалів ЦК КП(б)У П. Мацуєм і зав. сектором Відділу будівництва і будматеріалів Бібіковим, присутній пункт про можливість будівництва нової водної магістралі для сполучення промислових центрів на Дніпрі з Азовським морем, а далі із Доном та Волгою. Цю

³⁴² Заведующему транспортным отделом ЦК КП(б)У тов. Никитченко (від – П. С.) Зам. Начальника Управления по транспортному освоению малых рек при Совете Министров УССР «Справка о возможности использования р. Молочной и оз. Молочное для судоходства и организации порта в г. Мелитополье Запорожской области». Липень 1949 р. // ЦДАГО України. – Ф. – Оп. 23. Спр. 5800. – Арк. 29.

³⁴³ Там само. – Арк. 30.

водну магістраль у обґрунтуванні передбачалося збудувати протяжністю до 200 км. при додаткових капіталовкладеннях у 800-900 млн. карбованців. Це мало скоротити судохідний шлях, котрий сполучав Подніпров'я із Доном та Волгою на 1000 км., а магістраллю щорічно мало перевозитися 7-8 млн. тон вантажів (вугілля, руда, бавовна, ліс, пшениця тощо). Реалізація такого проекту, за обґрунтуванням, була можливою лише за умови реалізації затвердженої Урядом схеми зрошування південних районів України і північних районів Криму, яка передбачала будівництво таких об'єктів як Південно-Український канал і Молочанське водосховище. Водночас, як зазначено у обґрунтуванні, створення водної магістралі по Нижньо-Зональному каналу від міста Каховки із виходом у Азовське море біля м. Генічеська буде потребувати додаткових капіталовкладень не менш як 600 млн. карбованців³⁴⁴. Другий варіант будівництва водної магістралі було запропоновано С. Жуком та Д. Кузнецовим. Вони запропонували схему зрошування півдня України замінити із самотічної на машинну, що виключало будівництво Південно-Українського каналу і Молочанського водосховища. Отже, те що С. Жук і Д. Кузнецов, готуючи обґрунтування свого варіанту зрошування півдня України, підготували також свій варіант будівництва водної магістралі для сполучення Дніпра із Азовським морем вказує, що прийнятим Урядом СРСР проектом було затверджено як ключову складову проекту будівництва системи зрошування півдня України створення цієї водної магістралі. Тому цю ключову складову мали у своєму варіанті передбачити і передбачили С. Жук і Д. Кузнецов. Відповідно, у радянського уряду була впевненість у доцільності сполучення Дніпра із Азовським морем. У записці Константинова, направлений до члена ЦК КПРС М. Хрущова із обґрунтування переваг машинного варіанту зрошування земель півдня України, також здійснюється обґрунтування більш вигідного

³⁴⁴ Секретарю ЦК КП України товарищу Мельникову Л. Г. Докладная записка к вопросу о преимуществах принятой Правительством схемы орошения юга Украины (від – П. С.) Зав. отделом ЦК КП Украины по строительству и стройматериалам Мацуй, Зав. сектором отдела ЦК КП Украины по строительству и стройматериалам Бибикова. Не пізніше 21.2.1953 р. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893. – Арк. 41.

шляху водного сполучення. Зокрема, вказується, що при варіанті самотічного зрошування шляхом будівництва нижнього або середньо зонального каналу східного Каховського масиву для судноплавства із виходом його до Молочанського озера, як передбачав також і самотічний варіант³⁴⁵. Тобто, коли було поставлено питання зміни варіанту зрошування півдня України (який передбачав будівництво Південно-Українського каналу та Молочанського водосховища чи який не передбачав зведення цих об'єктів), розробляються і різноманітні варіанти створення водної магістралі для сполучення Дніпра із Азовським морем. Відповідно, питання побудови такої магістралі залишається актуальним не зважаючи на пропозиції, навіть радикальні, по зміні загального проекту будівництва.

Доцільність сполучення Подніпров'я із Доном і Волгою обґрунтовувалась здебільшого економічними факторами, в основному, потребою покращення транспортної інфраструктури у Європейській частині СРСР. Тобто, розглядалися перспективи постачання із території УРСР ресурсів до регіонів РРФСР. У обґрунтуванні, яке містилося у заяві за підписом М. Д. Константинова, яку 29 січня 1952 р. було надіслано Першому Секретареві ЦК КП(б)У Л. Мельникову за розпорядженням М. Хрущова, сполучення розглядається у форматі забезпечення виходу із Дніпра до Азовського моря, тобто, у локальному масштабі. Так само, у локальному масштабі розглядалося питання сполучення Дніпра із Азовським морем і прихильниками самотічного варіанту зрошування. Отже, УРСР розглядалась як ресурсна база для розвитку промисловості Ростовської області та Поволжя.

Питання будівництва каналу, який мав сполучати Дніпро із Азовським морем, підіймалося і в записці від членів Комісії Президії Ради Міністрів СРСР, котра мала розглядати варіанти зрошування півдня України, академіка А. Аскоченського і В. Пославського на ім'я Заступника Голови Ради Міністрів СРСР М. З. Сабурова У цій записці автори обґрунтовували переваги самостійного варіанту зрошування і також запропонували пе-

³⁴⁵ Секретарю ЦК КП(б) України тов. Мельникову Л. Г. По порученню тов. Хрущева Н. С. направляется Вам заявление тов. Константинова М. Н. (від – П. С.) Помощника Секретаря ЦК и МК ВКП(б) Шуйского. 29.I.52 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893. – Арк. 73.

реваги судохідної магістралі при умові будівництва Південно-Українського каналу. Зокрема, у обґрунтуванні сказано, що Південно-Український канал при створенні виходу із Молочанського водосховища у Азовське море протяжністю до 50 км. може бути перетворено у Дніпро-Азовський глибоководний внутрішній шлях і економічне значення будівництва такого шляху пророблено працівниками проектної організації Гіпрорічтранс. Як заявляли А. Аскоченський і В. Пасловський, значення цього шляху зростає після облаштування виходу із Дніпра в Балтійське море. У той же час, автори записки вказували, що при сполученні Дніпра із Азовським морем шляхом будівництва нижньозонального каналу за умови реалізації проекту машинного зрошування півдня України виникає потреба у значних додаткових капітальних вкладеннях. Також наголошено, що водний шлях, побудований за умови реалізації проекту машинного зрошування півдня України, матиме широтне спрямування (вздовж Сиваша), а не меридіанне, як Південно-Український канал, а це подовжило б водний шлях, який мав пов'язувати Азовське море із Балтійським³⁴⁶. Із цього фрагменту обґрунтування слід звернути увагу на принциповість позиції щодо сполучення Азовського моря із Балтійським і цей проект на початок 1953 р. було заплановано реалізувати не залежно від вибору варіанту зрошування, оскільки саме економічною раціональністю будівництва сполучення Азовського і Балтійського морів обґрунтовувалось будівництво Південно-Українського каналу.

У даному обґрунтуванні доцільності будівництва Південно-Українського каналу необхідно звернути увагу на ряд принципових позицій. Зокрема, на перспективи функціонування транспортного шляху між Чорним і Балтійським морями із його відгалуженням на південний схід по водним артеріям Дону (по паралелі) і Волзі (по меридіану). Отже, розглядалась перспектива створення водної транспортної мережі в європейській частині СРСР для забезпечення водного сполучення усіх економічних районів між морями й кінцевим

³⁴⁶ Заместителю Председателя Совета Министров СССР товарищу Сабурову М. З. (за підписом членів Комісії А. Аскоченського і В. Пославського – П. С.). 18 февраля 1953 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893. – Арк. 104-105.

та необхідним фактором, сполученням цих районів із Доном та Поволжям. Проте, питання економічної обґрунтованості й доцільності такого проекту іще потребували обрахунків, здійснення яких планувалося покласти на Гіпрорічтранс. То, що економічні показники освоєння цього водного транспортного шляху на момент спору між прихильниками самотічного варіанту зрошування півдня України із будівництвом Південно-Українського каналу і прихильниками машинного варіанту не було пророблено вказує на інші мотивації сполучення морів, якими омивалась Європейська частина СРСР. Очевидно, що транспортна доцільність та економічний ефект від результатів таких масштабних будівництв були не головними факторами у розробці їх концепції. Звертає увагу принциповість саме варіанту створення транспортної артерії по меридіану, а не по паралелі, який відстоювали представники концепції самотічного варіанту зрошування із будівництвом Південно-Українського каналу. Доцільність меридіанної орієнтації водної артерії обґрунтовується у даному разі економічними факторами, меншими витратами на будівництво. Проте, слід звернути увагу, що, у даному разі, важливість меридіанної орієнтації водної артерії перед орієнтацією по паралелі, у обґрунтуванні було вказано на більшу протяжність водної артерії між Каховським водосховищем і Азовським морем. Отже, головним у вказаному фрагменті документу було наголосити на принциповості орієнтування водної артерії саме по меридіану, а не «паралельно Сивашу». Наголошення на паралельності Сивашу, яке було вжито у обґрунтуванні також потребує уваги, оскільки Сиваш мав надзвичайне стратегічне значення у сполученні материкової частини СРСР із Кримом, враховуючи досвід взяття Криму військами Червоної Армії 1920 р. із материка через Сиваш, а також німецькими військами у 1941 р. і знову ж Червоною Армією у 1944 р. Тому попередній висновок слід зробити, що створення водної артерії по меридіанній орієнтації мало стратегічне значення перед орієнтацією по паралелі і не останнє значення мав стратегічний фактор Сиваша.

Обґрунтування прихильниками машинного варіанту зрошування саме їх пропозиції по облаштуванню виходу із Каховського водосховища у Азовське море базувалося на ло-

кальному значенні транспортного сполучення Подніпров'я із Доном та Волгою і прихильники самотічного варіанту зрошування звертають увагу на більшій доцільності реалізації саме їх варіанту побудови системи зрошування в південних районах України і сполучення Дніпра із Азовським морем, виходячи із більш глобального значення його результатів. Отже, варто відзначити, що дискусія між прихильниками різних варіантів зрошування півдня України (із будівництвом Південно-Українського каналу чи відмовитися від нього) переходила із господарської у геостратегічну площину.

Питання заміни самотічного варіанту зрошування, прийнятого від 1950 р. Союзним урядом, на машинний почато обговорюватися на урядовому рівні із початку 1952 р., коли повним ходом відбувалися підготовчі будівельні роботи, які полягали у спорудженні робітничих поселень уздовж майбутньої траси каналу. Також, було здійснено будівництво підсобних промислових підприємств, автомобільних доріг, залізничних під'їзних шляхів та інших об'єктів³⁴⁷. Власне, у записці на ім'я Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова, в якій Зав. відділом будівництва і будматеріалів ЦК КП(б)У П. А. Мацуй намагався обґрунтувати недоцільність переходу від самотічного варіанту на машинний, наполягав, що при заміні варіанту зрошування, слід буде із самого початку розгортати роботи по проектуванню, плануванню будівництва та зведенню житлових, промислових й інфраструктурних об'єктів. Проте, не зважаючи на активне здійснення підготовчих робіт по будівництву Південно-Українського каналу, фінансове забезпечення цього будівництва здійснювалося із обережністю, фактично, воно недофінансувалося. На цей факт звернули увагу Голова Ради Міністрів УРСР Д. Коротченко і Перший Секретар ЦК КП(б)У Л. Мельников у їх зауваженнях до проекту записки з приводу будівництва Південно-Українського каналу, яку було розроблено Держпланом СРСР. Ці зауваження було розіслано

³⁴⁷ Секретарю ЦК КП України товарищу Мельникову Л. Г. Докладная записка к вопросу о преимуществах принятой Правительством схемы орошения юга Украины (від) Зав. отделом ЦК КП Украины по строительству и стройматериалам Мацуй, Зав. сектором отдела ЦК КП Украины по строительству и стройматериалам Бибилова. Не пізніше 21.2.1953 р. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893. – Арк. 48.

членам Комісії Ради Міністрів СРСР, яка мала розглядати питання вибору варіанту зрошування півдня України, за розпорядженням Заступника Голови Ради Міністрів СРСР і Голови Держплану СРСР М. Сабурова 23 лютого 1953 р. У зауваженнях вказувалося на «обережність» Держплану СРСР у виділенні капітальних засобів на будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, чим, на думку авторів зауважень, обумовлювалося затягування розгляду пропозицій Українського відділення інституту Гідроенергопроект про заміну самотічного зрошування машинним³⁴⁸. У зауваженнях Д. Коротченка й Л. Мельникова містилось також нарікання на затримки Міністерством бавовництва СРСР затвердження проектної документації по будівництву об'єктів Південно-Українського каналу. Отже, очевидним є те, що із постановкою питання про альтернативу системи зрошування півдня України відбувається штучне затягування будівництва і його фінансового забезпечення. Проте, керівництво УРСР наполягало на самотічному варіанті зрошування, який передбачав будівництво не лише Південно-Українського каналу, а й Молочанського водосховища, котре, на їх думку, мало забезпечити можливість зрошування більшої площі ніж було від початку заплановано, а також створювало можливість забезпечення водою південно-західної частини Донбасу³⁴⁹. Отже, при розгляді будівництва системи зрошування за самотічним варіантом розглядалося також спрямування водного каналу для забезпечення водою також і Донбасу й забезпечення умов для його економічного розвитку.

Слід відзначити, що вказана записка була розіслана членам Комісії за два тижні до смерті Й. Сталіна, а будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів пропагувалося як особиста ініціатива Й. Сталіна³⁵⁰. Цей фактор мав дуже велике значення, оскільки навколо цієї ініціативи

³⁴⁸ Замечания к проекту записки по строительству Южно-Украинского канала, разработанной Госпланом СССР. (За підписом Д. Коротченко і Л. Мельникова – П. С.). Разослано членам Комиссии по поручению М. Сабурова 23 февраля 1953 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893. – Арк. 142.

³⁴⁹ Там само. – Арк. 144.

³⁵⁰ Там само. – Арк. 143.

Й. Сталіна було проведено в СРСР значну пропаганду. Відповідно, до смерті Й. Сталіна остаточного рішення щодо вибору варіанту зрощування не було прийнято й питання знаходилося у процесі обговорення. Смерть Й. Сталіна усуває із цього процесу вибору варіанту апеляційну інстанцію, до якої можливо було звертатися заради прийняття остаточного рішення. Тому вирішення питання будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів було відкладено.

2.4. Рибна промисловість в економіці Криму й України

Однією із пріоритетних галузей яка мала перспективи розвитку в Криму в першу повоєнну п'ятирічку було рибне господарство. Розвиток цієї галузі мало здійснювати Головне управління Головазчоррибпром в структурі Міністерства рибної промисловості західних районів СРСР. Це відомство мало пряме підпорядкування Союзному уряду і мало здійснювати розвиток рибного господарства в акваторії Азовського і Чорного морів по узбережжю територій які перебували у складі РРФСР і УРСР. До складу цього управління входив також Азчоррибтрест, а також окремо по Кримській області розвиток рибного господарства мав здійснювати Кримдержрибтрест, який також входив у підпорядкування Головазчоррибпром. Ця установа була адміністративно підпорядкованою напрямку Міністерству рибної промисловості західних районів СРСР. По територіях які перебували в складі Грузинської РСР розвитком рибного господарства займався Грузинський держрибтрест. Окремо по УРСР, не по морським акваторіям, а по розробці річкових ресурсів управління рибною промисловістю здійснювало Міністерство рибної промисловості УРСР. Таким чином, структура управління рибною промисловістю в акваторії Чорного і Азовського моря була доволі складною і громіздкою при централізованому адмініструванні її роботи профільним Міністерством СРСР.

Розвиток рибної промисловості для СРСР мав стратегічне значення зважаючи на важливість галузі у забезпеченні продовольством країни. Причому, зважаючи на складне становище сільського господарства після війни й потребу його відно-

влення, рибна промисловості могла у короткі терміни при відносно невеликих капіталовкладеннях дати доволі значні результати. Саме цей фактор розвитку рибної промисловості було відзначено на Сесії ВР СРСР, вказуючи саме на розвиток рибної промисловості в Криму. Тому в першу п'ятирічку у розвитку Кримської області можна було розраховувати на інвестиції в розвиток рибної промисловості, зважаючи на потужну програму, яка була запланована в 1947 р. й розрахована на 1948-1949 рр. Говорячи про ці капіталовкладення слід відзначити, що вони здійснювалися у містах Криму які мали базу для розвитку рибного господарства і, на відміну від сільського господарства й інших перспективних для Криму галузей, розвиток рибного господарства здійснювався за комбінованою схемою, при централізованому галузевому управлінні загальносоюзним Міністерством, безпосередньо роботу по розвитку господарства проводили регіональні компанії – Управління і трести. Саме ці компанії й здійснювали освоєння капітальних складень (інвестицій), котрі направлялися загальносоюзним Міністерством.

Так, на весну 1948 р. було заплановано по лову оселедців у Керченській протоці збільшити кількість сіток 2360 кінців по Головазчоррибпрому³⁵¹. При цьому масштаби вилову оселедців вимірювалися не масовими показниками, а кількістю сіток для цього. На 1948 р. було покладено на начальника Головазчоррибпрому зобов'язання забезпечити відновлення в Криму, а саме в Каркіністсько-Севастопольському, Феодосійсько-Ялтинському, Керченському і Новоросійському районах Головазчоррибпрому, відновити устричне господарство. На 1948 р. по Криму було заплановано заготувати 625 тис. штук устриць, а на 1949 р. вже не менше 5 млн. штук, підготувавши для цього відповідну матеріально-технічну базу і кадрове забезпечення³⁵². Тут слід звернути увагу на господарське районування в межах територіальної компетенції господарюючого суб'єкта. Фактично, це районування не відповідало адмініст-

³⁵¹ Приказ о мероприятиях по обеспечению выполнения плана 1948 года по рыбной промышленности западных районов СССР. – М.: Министерство рыбной промышленности западных районов СССР, 1948 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5143. – Арк. 32 зв.

³⁵² Там само. – Арк. 32 зв.

ративному районуванню й було підпорядкованим економічній доцільності для розвитку однією окремо взятої галузі. Такий підхід до районування в межах територіальної компетенції господарюючого суб'єкта вказував на підхід до розвитку рибної промисловості в акваторії Чорного і Азовського морів без врахування потреб розвитку інших галузей у регіоні. Фактично, було заплановано екстенсивний розвиток рибної промисловості в Криму не враховуючи потреби розвитку інших галузей, таких як розвиток рекреаційних ресурсів та інших галузей сільського господарства. Зважаючи на слабку соціальну базу для економічного розвитку Криму у післявоєнний період, для радянського керівництва було цілком можливим здійснювати розвиток рибної промисловості в Криму без врахування потреб розвитку інших галузей. Для Кримського півострова було передбачено в пріоритеті екстенсивний розвиток однією високопродуктивної галузі, яка могла давати швидку віддачу. Фактично, плани розвитку рибного господарства в Криму на 1948-1949 рр. і підходи до їх реалізації вказують на можливості для соціально-економічного розвитку півострова лише спираючись на розвиток окремих галузей та підприємств і господарств до яких був інтерес у окремих відомств поза межами Криму. Комплексний господарський розвиток Кримського півострова на інтенсивних принципах у період після війни був можливим лише при розробці програми його розвитку на основі територіального підходу, а не галузевого чи точкового.

На начальника Головазчоррибпрому і Кримського держрибтресту було покладено зобов'язання забезпечення вилову в Керченській протоці і у Чорному морі мідії, забезпечивши обсяги вилову 4 тис. центнерів у 1948 р. і довівши вилов до 20 тис. центнерів у 1949 р. Тобто, фактично, мало бути забезпечено умови для суто риболовецького розвитку господарства на півострові. На 1948 р. було передбачено зростання вилову дельфіна до 30 тис. голів проти обсягів вилову у 1947 р. 17 тис. голів. Вилов дельфінів мали забезпечувати два трести – Азчордержрибтрест і Кримдержрибтрест. Цим двом трестам було передбачено виділення 30 відповідним чином споряджених суден, кожному по 15 одиниць. Вирішення питання із забезпеченням суднами цих підприємств цілковито покладалося на підприємства на території УРСР, котрі повинні були забезпе-

чити ремонт наявних суден і будівництво нових. У цей період було відзначено вузькість судноремонтної бази в Азовському морі, а її основу становили заводи в Маріуполі й Керчі. Проте, в цей же період відбувається будівництво суднобудівних потужностей в Миколаєві Міністерством будівництва військово-морських підприємств. Передбачено було також виведення у перспективі на лов хамси в Керченській протоці кораблів із електричним освітленням у кількості 30 одиниць по Головазчоррибпрому без зазначення дати виводу, на відміну від інших риболовецьких флотів³⁵³, очевидно, це мало відбутися не 1948 р.

Вагомим напрямком розвитку рибної промисловості в Криму у повоєнні роки було виробництво ікри. Цей продукт мав стратегічне значення оскільки експорт ікри давав СРСР значні валютні надходження. По Чорному і Азовському морях було встановлено ряд завдань для промислової розробки ікри. Так, по Головазчоррибпрому було встановлено завдання на 1948 р. за напрямком обробки сирцю ікри 25% забезпечити виробництво паюсної ікри і 75% зернистої. У той же час по інших державних виробничих об'єднаннях було встановлено такий розподіл: по Головкасприбпрому 65% зерниста і 35% паюсна; по Мінрибпрому Азербайджанської РСР 70% зерниста і 30% паюсна; по Мінрибпрому УРСР 20% зерниста і 80% паюсна. Тобто, по виробництву в акваторії Чорного і Азовського морів, а також в УРСР було передбачено виробництво готового продукту найвищої стадії зрілості – зернистої ікри. В Каспійському морі була більшість світового обсягу виробництва ікри й стадія її кінцевої переробки передбачалась у більшому за розмірами обсязі третьої зрілості, тобто, паюсна. У акваторії Чорного і Азовського морів й річок УРСР здійснювалося видобування значно менших обсягів ікри ніж в Каспійському морі, а тому само ікра із цього регіону у менш дозрілій стадії реалізувалась. Вихід ікри у відсотках до загальної ваги риби було передбачено довести до 11,3% по Головазчоррибпрому, 5,1% по Мінрибпрому УРСР, 6,1% по Головкасприбпрому і 8% по Мінрибпрому Азербайджанської РСР³⁵⁴. Варто також звернути увагу на встановлені показники щодо сортно-

³⁵³ Там само. – Арк. 33.

³⁵⁴ Там само. – Арк. 34.

сті ікри, яку мали виробляти підприємства. Так, Головазчоррибпром за встановленим розписом мав на 1948 р. виробляти 25% ікри вищого сорту, 65% першого сорту і 15% другого сорту; Мінрибпром УРСР мав виробляти 30% ікри вищого сорту, 55% першого сорту і 15% другого сорту; Головазчоррибпрому мав виробляти ікри вищого сорту 15%, першого – 70% і другого – 15%, а Мінрибпром Аз РСР мав виробляти ікри вищого сорту 40%, першого – 50% і другого – 10%³⁵⁵. Відповідно, розподіл сортності виробленої ікри передбачався у відповідності до можливостей і обсягів вилову по різних об'єднаннях. Доволі значна частка припадала на по вищому і першому сорту ікри на промисел в Азово-Чорноморській акваторії й в річках УРСР.

Програма наукових досліджень для розвитку рибної промисловості передбачала організацію експедиції по вивченню ресурсів Чорного моря протягом 1948-1950 рр. На 1 червня 1948 р. було поставлено завдання Головрибводу і директору ВНІРО представити програму відтворення осетрових риб в Каспійському і Азово-Чорноморському басейнах³⁵⁶. Тобто, ці акваторії розглядалися як центри розвитку й наросування обсягів розведення і вилову осетрових риб для забезпечення стабільного постачання продуктів культивування осетрових. Також було поставлено перед цими відомствами завдання підготувати до 15 липня 1948 р. уточнення до правил риболовства в Каспійській та Азово-Чорноморській акваторіях³⁵⁷. Таким чином, очевидним було прагнення переглянути умови експлуатації ресурсів цих акваторій у відповідності із стратегічними завданнями щодо забезпечення умов для максимальної експлуатації рибних ресурсів ключових акваторій Європейської частини СРСР.

У Керчі планом було передбачено введення у експлуатацію в четвертому кварталі 1948 р. холодильника ємністю 750 тон і роботу льодозаводу потужністю 20 тон на добу. Інші холодильники по Головазчоррибпрому, які планувалося ввести в експлуатацію у 1948 р., були передбачені меншої потужності, в Темрюці й Атарську по 200 тон, в Азові 350 тон і в Новоро-

³⁵⁵ Там само. – Арк. 34 зв.

³⁵⁶ Там само. – Арк. 39 зв.

³⁵⁷ Там само. – Арк. 40.

сійську 500 тон. Таким чином, в Керчі було заплановано на-
рощування рибпромислових потужностей і це місто мало
набувати становища найпотужнішого центру рибної промис-
ловості в Азово-Чорноморському регіоні.

Поряд із виробництвом експортного продукту, чорної ікри,
на рибні підприємства в Азово-Чорноморській акваторії було
покладено зобов'язання по нарощуванню переробки риби для
забезпечення внутрішнього ринку СРСР доступними рибопр-
одуктами. Так, Головазчоррибпром мав навесні у 1948 р. ви-
готовити 500 тон сушеної тюльки. Відповідно, по Азчордерж-
рибтресту мало бути виготовлено 120 тон, по Аздонрибтресту
80 тон, по Кримдержрибтресту 100 тон, Маріупольський ком-
бінат мав виготовити також 100 тон і Україно-Чорноморський
риб трест також 100 тон. Отже, основну масу цього продукту
масового споживання мало бути вироблено підприємствами,
які розміщувалися на території Криму і УРСР. На Головазчо-
ррибпром було також покладено зобов'язання виробити 100
центнерів дрібної копченої риби із 3 тис. центнерів загального
плану по СРСР. Мінрибпром УРСР цього продукту мав ви-
робити 300 центнерів. На 1948 р. для Головазчоррибпрому було
заплановано заготівлю 20 тис. центнерів хамси в стані напів-
фабрикату солоністю до 12% для виготовлення маринадів і
прессервів. У той же час, Головкасприбпром мав заготувати
протягом 1948 р. 15 тис. центнерів цього продукту. Також,
Головазчоррибпром мав у 1948 р. заготувати 10 тис. центнерів
ляща, у встановленому по цьому продукту обсязі це виробни-
че об'єднання за планом поступалося лише Головкасприбпро-
му, який мав заготувати 10 тис. центнерів ляща і 20 тис.
центнерів вобли. Мінрибпром Аз РСР мав заготувати 1000
центнерів кутума і Мінрибпром Казахської РСР мав заготува-
ти 300 центнерів усача. Ці продукти мали бути поставлені у
стані засолення до 14% для виготовлення копчених товарів³⁵⁸.

Окрім встановлених обсягів виробництва рибних продук-
тів було передбачено до 1 червня 1948 р. провести із залучен-
ням науково-дослідних установ аналіз обсягів рибної сирови-
ни в Азово-Чорноморській акваторії й по Україні щодо наяв-
них обсягів дрібного оселедця, крупної хамси, сарделі й анчо-

³⁵⁸ Там само. – Арк. 35.

уса. Ця рибна сировина мала забезпечити виробництво консервів типу «сардина», яке було передбачено організувати у 1949 р.³⁵⁹

Про перспективи розвитку рибної промисловості в Криму і в Азово-Чорноморській акваторії говорять також плани відкриття конструкторських бюро при Керченському й Маріупольському рибних комбінатах³⁶⁰. Ці конструкторські бюро мали забезпечувати вдосконалення механізації виробничих процесів, що було обумовлено потребами переробки зростаючих обсягів вилову риби.

В Керчі також було визначено перспективи розвитку суднобудівної бази. Так, на 1948 р. було заплановано протягом II кварталу здійснити роботи із розширення судопідйомних засобів, а також підготовчі роботи для побудови у 1949 р. плавучого доку для Азово-Чорноморського басейну. Крім того для судноверфі в Керчі було заплановано на 1948 р. освоєння виготовлення запчастин до судових двигунів.

Поряд із планованими масштабами будівництва і ремонту риболовецького флоту було заплановано будівництво дрібного вітрильного флоту. Це будівництво мало здійснюватися риболовецькими колгоспами і для цього будівництва мало бути забезпечено постачання лісоматеріалів. Для постачання лісоматеріалів було встановлено ліміти які становили по Головазчорнорибпрому: Кубанському рибаксоюзу 900 мЗ, для Азово-Донського 400 мЗ і для Кримського рибаксоюзу 400 мЗ.³⁶¹ По Криму основне навантаження по вилову рибних ресурсів мало здійснюватися флотом який базувався в Керчі, а малий флот мав будуватися як додаткові ресурси для здійснення лову. Тому зазначені обсяги постачання деревини для будівництва малого флоту по Криму вказують на основну орієнтацію в забезпеченні програми вилову рибних ресурсів у Чорному й Азовському морях на крупний флот, базований у Керчі. Будівництво малого флоту могло забезпечити соціальні умови для розвитку виробничих об'єднань навколо рибного промислу на Кримському півострові. Проте, чисельність населення на півострові була не значною й становище колгоспів

³⁵⁹ Там само. – Арк. 35 зв.

³⁶⁰ Там само. – Арк. 36.

³⁶¹ Там само. – Арк. 40 зв.

було демографічно складним. Відповідно, найбільш ефективним інвестуванням могло бути лише розвиток крупного риболовецького флоту в Криму.

У рамках розвитку рибної промисловості було передбачено механізацію будівництва і роботи рибних підприємств. Окремим пунктом було зазначено установку на створення в Керчі об'єднання «Спецмонтажриббуд», який мав здійснювати монтаж обладнання і будівництво кар'єру по видобутку ракушняку в околицях Керчі й інших районах Кримської області. Обсяги видобутку ракушняку мали бути 8 тис. м³ на рік³⁶². Передбачені обсяги видобутку ракушняку були доволі значними для Криму цього періоду й постановка питання про створення підприємства по виробництву будівельних матеріалів вказує на пряму залежність перспективи соціально-економічного розвитку Криму від розвитку окремих галузей у яких був зацікавлений Союзний уряд. Якщо взяти до уваги плани по нарощуванню виробництва будівельних матеріалів по УРСР, то нарощування виробництва будівельних матеріалів ставилося за завдання без прямої залежності від розвитку окремих галузей, оскільки потреба в них була постійною. В Криму ж посилена увага до розвитку рибної промисловості стимулювала нарощування виробництва будівельних матеріалів. Причому, як свідчить завдання, організація виробництва мала відбуватися не лише в околицях Керчі. Організація роботи по будівництву рибних підприємств й підпорядкування цій меті галузі виробництва будівельних матеріалів визначала вузьку спрямованість економічного розвитку Криму і, водночас, в умовах командно-адміністративної економіки в СРСР, високий ступінь ризику для господарства півострова. Цей високий ступінь ризиковості обумовлювався змінами пріоритетів уряду СРСР щодо розвитку окремих галузей економіки, які могли директивним шляхом змінюватися. Також, директивний підхід до розвитку Криму закладав небезпеку ризиків вузької спеціалізації економіки півострова у зв'язку із вузьким характером зайнятості населення, котрий складався у процесі розвитку лише окремих галузей, до яких був урядовий чи відомчий інтерес. Крім того, Крим ставав зоною екстенсивного розвитку,

³⁶² Там само. – Арк. 38.

якому підпорядковувалися наявні на півострові ресурси. Фактично, мобілізація ресурсів на півострові здійснювалась для задоволення вузькогалузевих і вузьковідомчих потреб, що обумовлювало неможливість вироблення і реалізації програми комплексного соціально-економічного розвитку Криму.

Особливе значення рибної промисловості для СРСР виявляється у постанові Ради Міністрів СРСР від 25 лютого 1948 р., пунктом 63 якої було передбачено, що молодь із риболовецьких колгоспів не має набиратися в ремісничі училища й школи ФЗО окрім спеціалізованих риболовецьких закладів. Зміст цієї постанови мало бути доведено до голів риболовецьких колгоспів у тому числі Керченського і Азово-Чорноморського³⁶³. Закріплення молодих людей із риболовецьких колгоспів лише за однією галуззю на підставі урядової постанови свідчить про гостру потребу в кадровому забезпеченні рибної промисловості в СРСР у цей період й нестачу кадрів для її належного функціонування. Слід відзначити, що передбачене положення постанови щодо обмеження спеціального професійного навчання для молоді із риболовецьких колгоспів Міністерством застосовувалося для окремих колгоспів у особливому порядку. Це є свідченням визначення даних колгоспів як особливо перспективних при складному становищі із забезпеченістю їх кадрами. Мова йшла про такі риболовецькі колгоспи як Мурманський, Азово-Чорноморський, Азово-Донський, Астраханський, Гур'євський та Астраханський. Отже, гарантування кадрового забезпечення розвитку рибної промисловості було передбачено в акваторії Азовського і Чорного морів, Каспійського і Білого. У тому числі й Криму мало бути забезпечено кадрову стабільність функціонування риболовецької галузі.

Обсяги видобутку рибних ресурсів в СРСР на 1948 р., які було заплановано, дають значні можливості для аналізу. По Головазчорнорибпрому мало бути виловлено 1385 тон. По обсягах видобутку в Каспійському морі було встановлено 2540 тон. Тобто, видобуток в Каспійському морі було передбачено значно більший ніж в Азово-Чорноморській акваторії. За обсягами вилову по риб трестах, які належали до Головазчорнорибпрому, було передбачено такі обсяги впливу: Азово-

³⁶³ Там само. – Арк. 39.

Чорноморський трест-700 тон, Азово-Донський трест-300 тон і Кримський трест-385 тон. Тобто, обсяги вилову ресурсами в Криму були доволі значними, але в більшості вилов здійснювався ресурсами базованими на території УРСР. Із загального обсягу прогнозованого вилову передбачалося державними засобами вилову здійснювати видобуток риби в обсязі 40 тон і 1345 тон шляхом закупівлі у риболовецьких господарств. Державний вилов по Азово-Чорноморському планувався 15 тон і по Кримському тресту-25 тон. Закупівля у господарств виловленої риби по Кримському тресту було заплановано у обсязі 360 тон, а по Азово-Чорноморському тресту-685 тон, по Азово-Донському тресту увесь обсяг у 300 тон планувалося закуповувати у господарств³⁶⁴.

Вартими аналізу є дані щодо масштабів вилову риби по республіках СРСР і республіках РРФСР. Всього по СРСР було заплановано на 1948 р. вилов 124 280 тон риби. Такий об'єм вилову мав забезпечити населення Радянського Союзу продовольством і експорт країни з метою отримання валютних надходжень. За РРФСР було встановлено обсяги вилову у 22 000 тон, тобто, близько п'ятої частини всього обсягу. Слід відзначити, що РРФСР була риболовним районом республіканського підпорядкування, тобто, вилов рибних ресурсів по території цієї республіки за винятком окремих районів, вилов по яких було підпорядковано загальносоюзному Міністерству рибної промисловості, здійснювався за управлінням республіканського профільного міністерства. У той же час, Кримська область була риболовною областю загальносоюзного підпорядкування, не зважаючи на те, що адміністративно вона підпорядковувалась РРФСР. Разом із Кримською областю до загальносоюзного підпорядкування належали такі рибпромислові області РРФСР як Астраханська, Грозненська, Дагестанська, Красноярський край, Ростовська, Мурманська, Архангельська, Ленінградська й Калінінградська області. Разом для цих областей було заплановано на 1948 р. обсяги вилову риби у 51 712 тон. Фактично, це було більш як у двічі більше ніж по всьому рибпромислому району республіканського підпорядкування РРФСР. Із обсягу вилову по всіх рибпромислових районах за-

³⁶⁴ Там само. – Арк. 43зв.

гальносоюзного підпорядкування в адміністративних межах РРФСР частка Кримської області складала за планом складала 2300 тон, лише 4,45%. У загальносоюзному масштабі частка Кримської області у вилові риби мала складати лише 1,9%. Не зважаючи на такі малі обсяги планованого річного вилову по цій області, увага до розвитку рибного господарства в Азово-Чорноморській акваторії приділялась доволі значна як свідчать наведені дані щодо будівництва риболовецького флоту, переробних потужностей, холодильників тощо. Одним із найбільш крупних центрів рибної промисловості в Азово-Чорноморській акваторії мала бути Керч. Слід звернути увагу на запланований вилов по інших риболовецьких районах які в себе включали також і Азово-Чорноморську акваторію, зокрема, по Ростовській області 4300 тон, по Грузинській РСР 675 тон, УРСР 11 800 тон., що разом із Кримською областю складало 19 074 тон. Слід зауважити, що запланований обсяг вилову по УРСР мав здійснюватися не лише у морській акваторії, а також і в річках та інших водоймах. Із обсягу вилову риби по всіх районах які мали вихід до Азово-Чорноморської акваторії частка Кримської області була запланованою у обсязі дещо більше 12%³⁶⁵. Тобто, для порівняння вилову у Кримському рибпромисловому районі складали невеликі обсяги. Проте, слід звернути увагу на вдале гео економічне розташування міста Керчі, в котрому доволі зручно було розмістити крупний риболовецький флот, а також підприємства по зберіганню і переробці риби і рибопродуктів. Вочевидь, із-за зручного географічного положення Кримський півострів й складав окрему рибпромислову область загальносоюзного підпорядкування. Окремо слід відзначити, що Кримська область набувала вагомого значення у розвитку рибної промисловості із-за можливостей використовувати її як базу для заготівлі рибної продукції яка мала приносити СРСР валютні надходження в умовах великої потреби в цих ресурсах. Водночас, слід відзначити, що із усіх галузей які у першу повоєнну п'ятирічку мали перспективи розвитку в Криму ключове місце займала рибпромислова і відносно незначну роль в загальносоюзному масштабі відігравала рекреаційна сфера і сільське господарство у галузі вирощування ку-

³⁶⁵ Там само. – Арк. 44 зв.

льтур характерних для відповідних кліматичних умов. Тому посилена увага у контексті розвитку рибної промисловості у першій повоєнній п'ятирічці до Криму була обумовленою нагальною потребою гарантувати за рахунок її ресурсів продовольчу безпеку і експортні можливості. Водночас, саме рибпромислова галузь забезпечувала умови для індустріалізації й соціально-економічного розвитку Керчі. Це місто розвивалося як крупний промисловий центр в Криму, у ньому розміщувалися підприємства металургії, машинобудування та ін. Ці підприємства були цілковито залежними у забезпеченні сировиною й паливом, а також кадрами, технологіями і навіть прісною водою від УРСР. Проте, розвиток рибної промисловості на Кримському півострові давав змогу забезпечити соціально-економічну доцільність розвитку Керчі як крупного промислового центру Криму. Водночас, такий розвиток Керчі обумовлював значні перекоси в структурі розміщення продуктивних сил на Кримському півострові. Фактично, основна концентрація високопродуктивних ресурсів у Криму відбувалась навколо Керчі, при тому, що Севастополь перебував у зруйнованому становищі до середини 1950-х рр. Такі структурні перекоси мали наслідком потребу у фактичному утриманні інших регіонів Криму, а також логістики півострова заради забезпечення сполучення із материком основного промислового центру Керчі. Фактично, на балансі у об'єднань, які забезпечували функціонування системи логістики в Криму, опинялась дуже велика кількість активів, які потребували як капітальних вкладень так і поточних витрат. Тому, фактично, у першу п'ятирічку після війни капіталовкладення у Кримську область не могли бути ефективними зважаючи на значні потреби у вкладеннях в активи, котрими забезпечувалося функціонування районів, які мали перспективу розвитку й давали продукцію й валютні надходження.

Слід відзначити, що активи на Кримському півострові, які давали необхідні для СРСР продукти й валютні надходження, перебували у загальносоюзному підпорядкуванні, а також у підпорядкуванні інших загальносоюзних і республіканських відомств. Ті ж активи які потребували вкладень заради успішного функціонування найбільш продуктивних підприємств, повинні були утримуватися за рахунок області. Фактично, си-

туація яка склалась із розподілом вкладень у розвиток продуктивних сил в Криму й отриманням ресурсів від їх експлуатації створювала умови постійного стану занедбаності більшості території півострова й дотаційності його бюджету та виробничих потужностей.

2.5. Трудові ресурси Криму й України

У роки відбудови господарства після завершення війни ключовим фактором який визначав можливості реалізації крупних програм в усіх галузях, була наявність у достатній чисельності трудових ресурсів. У Криму поряд із значними людськими втратами у результаті війни на забезпеченні господарства трудовими ресурсами позначилась депортація корінних народів півострова. Представники депортованих етносів працювали у тих сферах господарства якими визначалась особливість економіки Кримського півострова як-то виноградарство, садівництво, вирощування тютюну тощо. Для повноцінного аналізу процесу соціально-економічної інтеграції Криму із УРСР необхідно розглянути проблематику стану трудових ресурсів. Ця проблема має декілька складових, у першу чергу, чисельність працездатного населення, особливо увагу слід звернути на чисельність працездатного населення в сільській місцевості. Саме колгоспники у роки пізньої сталіни були тим рудовим ресурсом який був найбільш дешевим і простим для його мобілізації на виконання некваліфікованої, але трудоємної праці на масштабних будівництвах. Наступною складовою аналізу демографічної ситуації в Криму напередодні передачі півострова до складу УРСР є стан розвитку цих ресурсів який слід визначати за такими показниками як матеріальне становище і ставлення до їх забезпечення інституцій які здійснювали адміністрування трудових процесів. В першу чергу мова йде про колгоспників і матеріального забезпечення й можливостей для їх розвитку, а цей показник залежав від матеріального розвитку. Незадовільне матеріальне забезпечення позначалося як на особистій зацікавленості колгоспників у результатах їх праці так і на прагненні до реалізації себе, у тому числі й соціальної, а також цей фактор погіршував стан соціальної напруги на півострові.

Аналіз стану трудових ресурсів в Кримській області напередодні її передачі до складу УРСР у 1954 р. становить інтерес з огляду на особливості радянської політики відбудову економіки після завершення Другої світової війни. В цей період головною була проблема нестачі працівників і цю проблему на трудових будівництвах переважно вирішували за рахунок залучення робочих рук із числа колгоспників. Із цією метою регулярно здійснювалося зведення чисельності колгоспників по областях УРСР яких була змога залучати до роботи в промисловості, транспорті та інших сферах. Таким показовим прикладом мобілізації колгоспників для реалізації масштабного будівельного проекту було будівництво шосейних доріг Харків-Сімферополь (частина траси Москва-Сімферополь) і Київ-Одеса. Виходячи із досвіду застосування підходу по мобілізації колгоспників на будівництво автодоріг у Голови Ради Міністрів УРСР в 1947 р. М. Хрущова виникла ініціатива активного розвитку системи доріг в Україні. Отже, трудові ресурси сільської місцевості та їх легка доступність для мобілізації на реалізацію крупних будівельних проектів стимулювали керівництво республіки до започаткування таких будівництв.

Стан трудових ресурсів Криму і втрати із їх числа у своїй статті «Переселення в Крим сільського населення з інших районів СРСР (1944-1960 рр.)» характеризує М. Максименко. Зокрема, йшлося про зменшення кількості працездатного населення у колгоспах і радгоспах на 3/5, що стало підставою для розгортання кампанії по переселенню в Крим колгоспників з інших районів СРСР. У результаті цієї кампанії протягом 1944 р. в Крим було переселено із Краснодарського і Ставропольського країв, Воронежської, Курської, Орловської, Тамбовської, Ростовської, Київської, Вінницької, Житомирської, Кам'янець-Подільської областей 17040 сімей, що складало 62104 чоловік. Усього, за даними М. Максименка, протягом 1944-1947 рр. самостійно, не в рамках урядової програми, прибуло 2377 сімей. І, водночас, ним же відзначено, що до кінця 1949 р. із Криму виїхали 10210 сімей переселенців, що складало 56,6% їх загальної чисельності³⁶⁶.

³⁶⁶ 4. Максименко М. М. Переселення в Крим сільського населення з інших районів СРСР (1944-1950 рр.) // Український історичний журнал. – 1990. – № 11. – С. 53.

За даними Статистичного управління Кримської області на 1 січня 1954 р. в області проживало 973 466 чоловік всього, із них 581 896 чоловік проживали в містах і 391 570 чоловік в селах. За даними цієї ж довідки в селах населення працездатного віку проживало 219 329 чоловік³⁶⁷. Ці дані Статистичним управлінням Кримської області було отримано аналітичним способом і вони мали приблизний характер, зокрема, дані щодо населення в сільській місцевості й у містах. Також, ці дані не враховували чисельність військовослужбовців та деяких інших категорій населення в Криму (про які саме категорії у доповідній записці не уточнюється). Хоча дані приблизні і їх не рекомендувалося використовувати як офіційні, проте, вони дають змогу оцінити демографічний стан Кримської області у рік її передачі УРСР. Отже, чисельність сільського населення в Криму складала близько 40%, а частка людей працездатного віку із складала близько 22,5% загальної чисельності населення. Частка ж міського населення складала близько 59,8%. Зважаючи на нерозвинуту промисловість Кримської області, на містах Криму було надзвичайно значним демографічне навантаження. Водночас, слід звернути увагу на демографічну ситуацію в окремих районах Кримської області, для порівняння варто взяти до уваги показники окремих районів південної частини півострова і окремих районів степової частини. Так, загальна чисельність населення Алуштинського району складала 18095 чоловік, із них міського населення 7918, сільського 10177 чоловік, а із їх числа 5988 чоловік працездатного, по Судакському району відповідно 11294, 2534, 8760 і 4996 чоловік. По цих районах слід звернути увагу на співвідношення між загальною чисельністю населення і чисельністю міського, сільського і працездатного в селах: в Алуштинському частка міського населення складала близько 43,7%, сільського понад 56%, із них працездатного близько 33%. По Судакському району відсоткові дані відповідно: 22,4%, близько 77,6% і близько 44,2%. Тобто, по цих південних районах Криму слід відзначити, що переважало сільське населення над міським, не зважаючи на розвинуту рекреаційну сферу в містах цих районів. У селах цих районів спеціалізація колгоспів

³⁶⁷ Сведения о численности населения Крымской области на 1 января 1954 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3862. – Арк. 50.

була на культивуванні винограду, тютюну, фруктів, м'яса і молока, а також шерсті³⁶⁸.

Варто взяти до аналізу дані про чисельність населення у колгоспах Кримської області і його динаміку протягом 1951-1953 р. Так, у колгоспах Ялтинського, Алуштинського і Судакського районів на 1951 р. чисельність населення складала по Ялтинському району – 2928 чоловік, із них працездатного – 1513 чоловік. При цьому, потрібно звернути увагу на часті випадки коли чисельність працездатного населення в одному колгоспі складала лише половину і менше від загальної чисельності населення. Так, в колгоспі імені «17 партз'їзду» загальна чисельність населення була 313 чоловік, а із них працездатного лише 158 чоловік і такі показники на 90 дворів³⁶⁹. Відповідно, на кожного працюючого припадав один непрацездатний і, якщо в середньому припадало по 3,5 чоловіка на двір, то, фактично, кожен двір (сім'я) мали на утриманні половину непрацездатного складу. Іще показовіша ситуація в колгоспі «імені Сталіна», де загальна чисельність населення складала 749, із них працездатних лише 326 чоловік і це на 223 двори³⁷⁰. Отже, працездатного населення було менше половини і ледь більше одного працездатного припадало на 1 двір. Майже аналогічна ситуація ситуація на 1951 р. склалась і в колгоспах Приморського району. Так, загальна чисельність населення колгоспів цього району складала 1639 чоловік, а працездатного – лише 817 чоловік³⁷¹. Тобто, знову і середньому на одного працездатного припадало по одному непрацездатному. І у Приморському районі характер господарства колгоспів був інший ніж в Ялтинському, оскільки основним продуктом, який культивувався були зернові, а в колгоспах Ялтинського району тютюн. Культивування зернових при слабкому матеріально-технічному забезпеченні колгоспів

³⁶⁸ Выполнение обязательств перед государством в 1951 г. (1952 г., 1953 г.) колхозами Ялтинского, Алуштинского и Судакского районов // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3862. – Арк. 43-45.

³⁶⁹ Сведения о наличии дворов и населения в колхозах Ялтинского, Алуштинского и Судакского районов // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3862. – Арк. 47.

³⁷⁰ Там само.

³⁷¹ Сведения о наличии дворов и населения в колхозах Приморского р-на // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3862. – Арк. 14.

на початок 1950-х рр. потребувало залучення більшої кількості ручної праці.

Для порівняння слід взяти до уваги ситуацію із працездатним населенням колгоспів рівнічних і центральних районів Криму. Так, у Джанкойському районі в колгоспі «Шлях до комунізму» населення на 1951 р. було 271 чоловік, із них працездатного 111 при кількості дворів 85. Отже, працездатне населення складало менше половини. У Бахчисарайському районі у колгоспі «імені Калініна» населення на той же рік складало 620 чоловік із них працездатного було 307 чоловік при кількості дворів 183³⁷². У цих районах більше одного працездатного на дві, а, відповідно, можна зробити висновок, що в цих районах двори складали сім'ї. Дані про чисельність населення в колгоспах Криму, зокрема, працездатного, а також кількості дворів очевидно було надано вибірково, для можливості зрозуміти ситуацію за середніми показниками. Тому висновок очевидний, що приблизно такою ситуація із чисельністю працездатного населення складалась на 1951 р. по абсолютній більшості колгоспів Кримської області. Зокрема, можемо взяти дані із, нехай і не точною за твердженням пояснення, довідки про чисельність населення в Криму, то, по Джанкойському району подається цифра сільського населення – 22 109 чоловік, із них працездатного 11 840 чоловік³⁷³. Отже, і тут чисельність працездатного населення в сільській місцевості незначно перевищує половину загальної чисельності населення, на 1571 чоловік. У свою чергу, по Бахчисарайському району чисельність сільського населення складала 25 247 чоловік, а працездатного – 13 994 чоловік. Тобто, чисельність працездатного населення перевищувала чисельність непрацездатного на 2741 чоловік. Приблизна статистика, котра була надана Статистичним управлінням Кримської області, виглядає доволі оптимістично порівняно із даними по колгоспам відповідних районів, проте, радикально уявлення про ситуацію щодо наявності працездатного людського ресурсу в районах Криму не змінює.

³⁷²Сведения о наличии дворов и населения (в колхозах Криму – П. С.) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3862. – Арк. 23.

³⁷³Сведения о численности населения Крымской области на 1 января 1954 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3862. – Арк. 50.

Для порівняння варто взяти до уваги дані по районах степової частини Криму. Так, по Приморському району загальна чисельність населення складала 20 654 чоловік, із них міського населення 970, сільського 19 684 із них працездатного 11 146 чоловік. Тобто, у відсотковому відношенні міського близько 4,7%, сільського понад 95%, із них працездатного майже 54%. Якщо взяти іще Чорноморський район, то у ньому загальна чисельність складала 11 142, міське населення було відсутнім, а працездатного було 6399 чоловік, тобто дещо більше як 57%. Подібна ситуація була по Ленінському району, де загальна чисельність населення складала 14 701, міське населення було відсутнім, а із сільського було 8290 чоловік працездатного, тобто, дещо більше як 56%. Колгоспи цих районів мали орієнтацію здебільшого на вирощування зернових культур, виробляючи крім зернових культур соняшник, овочі, м'ясо, молоко, шерсть, яйця³⁷⁴.

Для порівняння є цікавою ситуація із чисельністю дворів і населення в колгоспах Алуштинського і Судакського районів, за даними довідки на 1951 р. всього дворів було зафіксовано 2362 у двох районах, населення у цих же дворах двох районів 8142 чоловік, із них працездатних 4013 чоловік³⁷⁵. Тобто, частка працездатного населення складала по вказаних колгоспах дещо менше половини. По колгоспах Приморського, Ленінського і Чорноморського районів згідно даних довідки загальна чисельність дворів складала 992, населення по цих дворах 3154, із них працездатного 1522 чоловіка³⁷⁶. Також частка працездатного населення по цих зернових районах складала дещо менше половини від загальної чисельності. У той же час, на 1951 р. загальна заборгованість колгоспів цих районів складала за даними довідки 7279,2 тис. карбованців (у

³⁷⁴ Выполнение обязательств перед государством в 1951 г. (колхозами Крымской области – П. С.) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3843. – Арк. 26.

³⁷⁵ Сведения о наличии дворов и населения в колхозах Ялтинского, Алуштинского и Судакского районов (на 1951 – П. С.) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3843. – Арк. 47.

³⁷⁶ Сведения о наличии дворов и населения (у колхозах Евпаторийского, Первомайского, Кировского, Приморского, Роздольненского, Чорноморского, Ленінського, Джанкойського і Бахчисарайського районів на 1951 – П. С.) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3843. – Арк. 22-23.

тому числі перед колгоспниками 1179,6 тис. карбованців або 16,2%)³⁷⁷. Для порівняння, в колгоспах Алуштинського і Судакського районів заборгованість колгоспів складала 6699,8 тис. карбованців (у тому числі перед колгоспниками 2169 тис. карбованців або 32,4%)³⁷⁸. Тобто, у колгоспах із зерновою спеціалізацією господарства заборгованість була 7279,2 тис. карбованців на 992 двори і 3154 чоловіка, а в колгоспах із спеціалізацією господарства на спеціальні культури 6699,8 тис. карбованців на чисельність дворів 2362 і населення 8142 чоловік. Тому слід відзначити тенденцію, що в колгоспах із зерновою спеціалізацією відсоток заборгованості перед колгоспниками був майже удвічі нижчим ніж у колгоспах із спеціалізацією на специфічні культури. Водночас, загальна сума заборгованості вказує на значно більше навантаження на одного колгоспника саме в колгоспах із зерновою спеціалізацією: 2,3 тис. карбованців на одного колгоспника або майже 4,8 тис. карбованців на одного працездатного. У той же час в колгоспах з спеціалізацією на специфічні культури ситуація із заборгованістю була інакшою й складала близько 0,8 тис. карбованців або майже 1,7 тис. карбованців на одного працездатного. Отже, слід констатувати вигідну відмінність соціально-економічного становища колгоспів із спеціалізацією на специфічні культури в Криму. Така тенденція обумовлювалась більш вигідними умовами, які було створено радянськими органами для колгоспів із культивуванням винограду, а також завдяки більш сприятливим умовам ведення господарства саме із спеціалізацією на культивування специфічних культур.

Несприятливі умови для ведення господарства у степовій частині Криму відзначалися іще на початку будівництва Південно-Українського й Північно-Кримського каналів, зокрема, відзначалося, що Крим потребує обводнення іще більше за

³⁷⁷ Задолженность колхозов (Свпаторійського, Первомайського, Кіровського, Приморського, Роздольненського, Чорноморського, Ленінського, Джанкойського і Бахчисарайського районів на 1951 – П. С.) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3843. – Арк. 32.

³⁷⁸ Задолженность колхозов Ялтинського, Алуштинського и Судакского районов (на 1951 р. – П. С.) ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3843. – Арк. 53.

південні райони України. Заради підтримки господарського розвитку Криму після завершення війни була передбачена програма стимулювання вирощування специфічних сільськогосподарських культур, у першу чергу виноградарство.

Для порівняння стану трудових ресурсів у Кримській області із ситуацією на материковій частині України варто взяти для порівняння ситуацію із забезпеченістю працездатними людьми областей України від яких залежав згодом соціально-економічний розвиток Криму. Зважаючи на динамічні процеси розвитку господарства в УРСР, для порівняння із ситуацією в Криму від 1950 р. слід взяти стан із трудовими ресурсами в Запорізькій та Херсонській областях УРСР на 1947 р. У цей рік по взятих областях активно розгорталися програми створення передумов для активного розвитку сільського господарства які мали закласти передумови для зростання й розвитку трудових ресурсів. На 1947 р. в сільськогосподарських підприємства форми, яка панувала у СРСР після Другої світової війни – колгоспах Запорізької області за даними довідки для ЦК КП(б)У працездатного населення налічувалося 225, 9 тис. чоловік, із них чоловічої статі 56,8 тис. Із числа працездатного населення на роботах в колгоспах і МТС було зайнято 58,6 тис. чоловік і визначено як таких, що можна використовувати в 1-му кварталі 1947 р. у промисловості 36,2 тис. чоловік. У Херсонській області всього працездатного населення в колгоспах налічувалося 146,9 тис. чоловік, із них чоловічої статі 39,7 тис., а зайнятих на роботі в колгоспах і МТС було 41,8 тис. чоловік і таких кого була змога використовувати в промисловості по Херсонській області визначено 25,1 тис. чоловік. При цьому, в Запорізькій області нараховувалося 1230 колгоспів і в них 1722 тис дворів, а в Херсонській області нараховувалося 898 колгоспів і в них 1127 тис. дворів³⁷⁹. Отже, слід звернути увагу, що на відміну від стану справ у Кримській області на 1951 р. ситуація в колгоспах прилеглих до неї Запорізької та Херсонської областей була дещо кращою, оскільки значно більшою була чисельність працездатно-

³⁷⁹ Справка о наличии трудоспособных в колхозах УССР и количество колхозников, которые могут быть использованы на период 1-го квартала 1947 г. В промышленности // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4051. – Арк. 138.

го населення, великий резерв робочої сили і дещо більше працездатних на один двір. При цьому, слід враховувати особливості демографічної ситуації після війни, які були очевидними за відсотком чоловічого населення із загального числа працездатних. Тенденція до більш швидкого розвитку сільського господарства помічалась у більш розвинутій індустріально Запорізькій області ніж у проблемній Херсонській.

Забезпечення умов для соціально-економічного розвитку села в УРСР після війни здійснювалося за рахунок прямого управління в ручному режимі проектами зі сторони партійних і виконавчих органів. Таке управління могло бути ефективним лише завдяки наявності у достатній кількості місцевих природних ресурсів та трудових ресурсів або завдяки надходженням ресурсів за централізованим загальнодержавним розподілом. В Крим була можливість залучати здебільшого відомчі ресурси на об'єкти які були цікавими для відомств. Сільське господарство Криму представляло інтерес для міністерства сільського господарства лише в частині культивування окремих технічних культур-виноградарство, вирощування тютюну. В першу чергу завдяки унікальності цих галузей, а також завдяки адміністративним стимулам та швидкій віддачі. Зокрема, стимули для виноградарів Криму були набагато більш значними ніж в УРСР. Так, Голова Ради Міністрів УРСР М. Хрущов і Перший Секретар ЦК КП(б)У Л. Каганович у своєму листі до Й. Сталіна від 30 серпня 1947 р. зверталися із проханням застосувати в Закарпатській області для колгоспів і колгоспників умови контракції гібридних сортів винограду як у Криму. Для Криму ці умови було встановлено постановою Ради Міністрів СРСР від 7 липня 1947 р. згідно із якою за кожному тону винограду, яку здано на умовах контракції, видавати тим хто її здають на умовах зустрічного продажу 1,8 центнерів зерна. Таким чином, радянський уряд намагався використовувати будь-які можливості для стимулювання господарської діяльності колгоспів і колгоспників у Криму. При цьому, перевага віддавалась максимальному використанню місцевих ресурсів та можливостей. У даному разі, слід відзначити прагнення використовувати такий ресурс місцевого значення як кліматичні умови, які давали змогу вирощувати культури місцевого значення.

Варто для пізньосталінського періоду відзначити намагання радянської влади здійснювати максимальну експлуатацію природних ресурсів, зокрема і в сільському господарстві, для вирощування найбільш продуктивних і економічно вигідних культур. Саме такими особливостями радянської політики у сфері сільського господарства можливо пояснити намагання в УРСР здійснювати культивування бавовника та інших малопродуктивних для цих широт культур. В Криму в період до його передачі до складу УРСР також на місцевому рівні вирощувалися різні культури, у тому числі ті для культивування яких умови були малосприятливими, як зернові. Їх врожайність у колгоспах із зерновою спеціалізацією, як показують дані Статистичного управління в Кримській області, була не високою. Проте, їх вирощування давало змогу забезпечити зайнятість населення колгоспів й функціонування економіки Криму, що було політично обумовленим в умовах після депортації у 1944 р. із півострова представників корінних народів. Так, у Приморському районі Криму врожайність зернових на 1951 р. складала 9,6 центнерів з га, у колгоспах Чорноморського району в середньому 17,1 центнерів з га, а у Ленінському в середньому 12,75 центнерів з га.³⁸⁰

Проте, у колгоспах Криму які культивували унікальні культури було задіяно значно менше працездатного населення ніж в інших колгоспах, які культивували зернові тощо. І, на відміну від УРСР, де була змога задіяти надлишок працездатного населення в колгоспах на будівництві чи в промисловості, на півострові таких об'єктів не було із-за нерозвинутої промисловості.

В Українській РСР іще до завершення війни було започатковано програму по відбудові житлових, виробничих і культурно-побутових об'єктів у селах. У 1947 р. активно здійснювалась реалізація програми електрифікації сільського господарства. У Запорізькій області цей рік було заплановано електрифікувати 153 колгоспи, 5 радгоспів та підприємств

³⁸⁰ Урожайность (в колхозах Евпаторийского, Первомайского, Кировского, Приморского, Роздольненского, Чорноморского, Ленінського, Джанкойського, Бахчисарайського районів – П. С.) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24, Спр. – Арк. 20-21.

які обслуговували сільськогосподарське виробництво. Із цією метою було передбачено будівництво 30 сільських електростанцій загальною потужністю 650 квт., 115 високовольтних підстанцій і трансформаторних кіосків, побудувати 727 км. ліній електропередачі. У реалізації цієї програми в Запорізькій області важливе місце належало закріпленню за 49 промисловими підприємствами шефства над колгоспами по їх електрифікації³⁸¹. Таким чином, слід відзначити традиційний радянський підхід до забезпечення умов розвитку сільського господарства, який полягав у закріпленні зобов'язань по забезпеченню умов розвитку за ефективними підприємствами. Відповідно, можливості модернізації сільськогосподарських підприємств відкривалися за умови наявності змоги залучати місцеві ресурси які вже було освоєно підприємства іншого профілю.

Поряд із нарощуванням виробничих потужностей у сільськогосподарському виробництві в УРСР здійснювалась робота по забезпеченню умов для заселення перспективних аграрних регіонів. Із цією метою на загальнореспубліканському рівні реалізувалась програма сільського будівництва. На 1946 р. у Запорізькій області було 691 будівельна бригада і в них 6079 працівників, у Херсонській області 390 бригад і 3570 чоловік в них³⁸². Темпи будівництва об'єктів колгоспного будівництва на Бюро Херсонського обкому КП(б)У 13 січня 1948 р. було відзначено як незадовільні й план будівництва невиконаним. Відзначено, що із запланованих 3526 об'єктів побудовано лише 2840, із них будинків 1546, що складало лише 67% від плану, а виробничих об'єктів 1094, що складало 120% від плану³⁸³.

³⁸¹ Секретарю ЦК КП(б)У Кагановичу Л. М. «Докладная записка о ходе электрификации сельского хозяйства Запорожской области в 1947 году» (від – П. С.) Секретаря обкома КП(б)У Л. Брежнева. 20 ноября 1947 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4583. – Арк. 187-188.

³⁸² Количество строительных бригад и в них работающих колхозников по областям УССР в 1946 году // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4718. – Арк. 52.

³⁸³ Витяг із протоколу № 184 п. 23 засідання Бюро Херсонського обкому КП(б)У 13 січня 1948 р. «О плане сельского и колхозного строительства в области на 1948 год» // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5149. – Арк. 1.

У Запорізькій області ситуація із будівництвом в колгоспах була значно кращою ніж в Херсонській. На серпень 1948 р. було організовано вже 1168 бригад в яких було 11 671 працівник і за три повоєнні роки було побудовано 24 944 будинків із 36 042 зруйнованих в роки війни, а із 8951 зруйнованих виробничих об'єктів було відновлено 6546. При цьому, слід відзначити, що в постанові Запорізького обласного виконкому і Бюро обкому КП(б)У відзначалось особливе значення забезпечення цієї програми місцевими будівельними матеріалами, а саме, було збудовано 120 цегляних, 10 черепичних і 10 вапнярських печей³⁸⁴. Аналогічно і в Херсонській області зверталась увага на розвиток промисловості із виробництва будівельних матеріалів на місцевому рівні. Так, у протоколі засідання бюро Херсонського обкому КП(б)У від 23 січня 1948 р. відзначалося, що загальний план виробництва будівельних матеріалів за 1947 р. загалом по області виконано на 100, 9%, не виконано план лише по окремим видам продукції³⁸⁵.

Результати аналізу підтверджують загальну тенденцію щодо невідповідності офіційних даних в СРСР щодо зростання обсягів виробництва у колгоспах реальному стану справ не лише у загальнодержавному масштабі, що було відзначено у роботі Ю. Пилявця³⁸⁶, а й на регіональному рівні, що ілюструють наведені статистичні дані. Водночас, слід відзначити, що найбільші перспективи ефективного використання трудових ресурсів були в регіонах соціально-економічний розвиток яких був у пріоритеті політики радянського керівництва, на що звертають увагу в своїх роботах дослідники М. Лобода і

³⁸⁴ Постановление исполкома Запорожского областного Совета депутатов трудящихся и бюро обкома КП(б)У №51/8 от 7 августа 1948 г. О выполнении постановления СНК УССР и ЦК КП(б)У от 27 апреля 1945 года о строительстве жилых домов колхозников, производственных построек в колхозах и культурно-бытовых зданий на селе // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5149. – Арк. 244.

³⁸⁵ Витяг з протоколу бюро Херсонського обкому КП(б)У 23 січня 1948 р. «Об итогах работы предприятий области, производящих стройматериалы за 1947 год и плане производства на 1948 год» // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 5149. – Арк. 7.

³⁸⁶ Пилявец Ю. Г. Колхозы Украины в восстановительный период: проблемы и трудности (1943-1950 гг.) : Автореф. дис... к-та ист. наук: 07.00.02/ Ин-тут истории Украины АН Украины. – К., 1992. – С. 8-9.

О. Тітіка³⁸⁷. Контраст особливо гостро можливо простежити на прикладі стану трудових ресурсів колгоспів й підходів до їх використання у Кримській області й у Запорізькій та Херсонській областях УРСР, в яких здійснювалась цілеспрямована політика розвитку цих регіонів як радянським урядом республіки так і правлячою партією.

Офіційна радянська позиція як у період, на який стан трудових ресурсів і заходи щодо раціонального використання аналізується в дослідженні, так і у пізніші періоди, демонструвала постійне зростання якісних і кількісних показників трудових ресурсів у всіх регіонах Української РСР і прилеглих до неї областей інших республік. Проте, наведені в дослідженні дані свідчать про домінування у їх використанні методики мобілізації ресурсів для реалізації конкретних політично обумовлених проектів. Саме цим підходом у період після Другої світової війни було обумовлено значну увагу радянського керівництва до соціально-економічного розвитку областей УРСР які були прилеглими до Кримської області РРФСР шляхом створення прийнятних умов для розміщення трудових ресурсів та виробничих потужностей в агарних регіонах південних областей України. Здійснюються програми будівництва житла для працівників сільськогосподарських підприємств й політика їх електрифікації, котра мала загальнодержавний характер в межах всього СРСР. У Кримській області ситуація із трудовими ресурсами в сільськогосподарських підприємствах виявилась значно складнішою. Можливості для нормального функціонування мали лише підприємства які вирощували специфічні культури як виноград, тютюн тощо. Ці колгоспи мали значно менше населення ніж ті в яких основним напрямком було вирощування зернових культур. На забезпечення їх розвитку було спрямовано також політику державних закупівельних цін на виноград, яка ставила їх працівників у значно більш вигідні умови порівняно із колгоспами зернової спеціалізації як в самому Криму так в прилеглих південних областях УРСР. Таким чином, для колгоспів південних областей УРСР у період після Другої світо-

³⁸⁷ Тітіка О. Відбудова і функціонування місцевої промисловості України в 1943-1950 рр. Монографія. – Черкаси: «Вертикаль», видавець Кандич С. Г., 2015. – 186 с.

вої війни було поставлено більш жорсткі умови функціонування, у той же час здійснювалась політика щодо їх соціального і виробничого облаштування. Щодо колгоспів Кримської області політика обмежувалась винятково створенням більш вигідних умов господарювання для колгоспів із спеціалізацією на вирощуванні специфічних культур. Оскільки радянська політика максимального використання трудових ресурсів сільськогосподарських підприємств південних областей УРСР, зокрема, і для їх соціально-економічного розвитку давала значні позитивні результати із максимальним залученням місцевих ресурсів, це стимулювало реалізацію більш масштабних програм регіонального розвитку, як будівництво електростанцій, ліній електропередачі й системи зрошування. Таким чином було закладено основу розвитку районів із специфічними умовами для господарювання їх освоєння і заселення працездатним населенням із опорою на специфічну регіональну ресурсну базу. Саме ці програми актуалізували рішення радянського керівництва щодо включення у систему регіонального розвитку південних районів УРСР і Кримської області (РРФСР до 1954 р.).

Формування цілісного господарського комплексу південних регіонів України і Криму

3.1. Проблема будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів

Централізація управління економікою СРСР в умовах командно-адміністративної системи пізньосталінського періоду ставить як одну із головних проблем в дослідженні процесу реалізації масштабного будівельного проекту його адміністративне забезпечення. Для реалізації будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та Каховської ГЕС і системи зрошування південних районів України й північних районів Криму поставало питання мобілізації не лише матеріальних, а й трудових ресурсів, забезпечення ефективного оперативного управління і, що особливо яскраво характеризувало радянську командно-адміністративну систему, механізмів лобювання інтересів проекту управлінськими інституціями УРСР перед загальносоюзним керівництвом. Даний будівельний проект мав забезпечити на основі створення системи зрошування і водопостачання цілісний господарський комплекс на територіальній основі південних районів України і Кримського півострова. Відповідно, створення умов для забезпечення системи управління цього господарського комплексу ставало ключовим завданням і його здійснення залежало від участі керівних інституцій УРСР і загальносоюзного керівництва – ЦК ВКП(б), Ради Міністрів СРСР і Міністерства бавовництва та Міністерства електростанцій СРСР.

Командно-адміністративна система управління в СРСР у період після Другої світової війни демонструвала здатність мобілізувати значні трудові та матеріальні ресурси для реалізації масштабних проектів. Система централізації управління економікою та соціальними процесами в СРСР цього періоду була успадкованою від часів війни, коли мобілізація ресурсів була необхідною для забезпечення військових потреб країни. За аналогічними принципами після завершення війни відбува-

ється мобілізація трудових і матеріальних ресурсів на відбудову господарства СРСР і на реалізацію інших масштабних проектів.

Політична і адміністративна система СРСР у період після Другої світової війни на перший погляд представляла собою чітко ієрархізовану структуру командно-адміністративного принципу управління. Проте, це уявлення лише зовнішнє і сформувалося воно у зв'язку із наявністю культу особи Й. Сталіна, котрий забезпечував функціональну стабільність і ефективність пануючої в Радянському Союзі системи. При аналізі процесу адміністративного забезпечення реалізації крупно масштабних проектів одразу помітні численні збої системи адміністрування, нерациональне використання трудових, матеріальних, фінансових і, зрештою, адміністративних ресурсів. Показником невисокого рівня ефективності командно-адміністративної системи в СРСР пізньосталінського періоду були зміни в системі державного адміністрування, які здійснювалися доволі регулярно у відповідності до потреб політичної й соціально-економічної ситуації та під реалізацію конкретних проектів. Система командного управління часто змінювалась «в ручному режимі», за ініціативою вищого керівництва Радянського Союзу й особисто Й. Сталіна. Також командно-адміністративна система в СРСР періоду пізньої сталінщини функціонувала без належного врахування регіональної господарської специфіки.

Яскравою ілюстрацією вад радянської командно-адміністративної системи був процес адміністративного забезпечення будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, який було розпочато на підставі постанови Ради Міністрів СРСР і Центрального Комітету Всесоюзної Комуністичної партії (більшовиків) від 20 вересня 1950 р. «Про будівництво Каховської гідроелектростанції, Південно-Українського, Північно-Кримського каналів і про зрошування земель південних районів України і північних районів Криму». Отже, будівництво системи зрошування мало здійснюватися на території Української Радянської Соціалістичної Республіки (у межах до 1954 р., тобто, до включення Криму до складу УРСР), а також на території Кримської області, котра на той момент перебувала у складі Російської Радянської Фе-

деративної Соціалістичної Республіки. Вже у процесі будівництва каналів і системи зрошування на початковому етапі, фактично, відбувається формування цілісного соціально-економічного комплексу на території півдня УРСР і півночі Криму (варто зауважити, що північні райони Криму були найбільш економічно відсталими і найменш заселеними). Тому управління процесом будівництва потребувало жорсткої командної вертикалі, яка мала поширювати свої територіальні компетенції на територію двох республік СРСР.

Зміни у радянській системі адміністрування здійснювалися часто «в ручному режимі» навіть за умови необхідності внесення змін до Конституції СРСР, в разі якщо виникала потреба створювати нові міністерства. Таким чином, міністерства були адміністративними інституціями, статус яких не мав стабільного нормативного забезпечення, на відміну від органів правлячої партії в СРСР. Проте, в умовах тотального одержавлення економіки, саме міністерства мали реалізувати право власності держави на засоби виробництва, а також функцію управління цією власністю. Зміни до Конституції СРСР, внесені у 1950 р., передбачали утворення ряду загальносоюзних міністерств, зокрема і союзно-республіканського Міністерства бавовництва³⁸⁸. Створення нових міністерств було обумовлено потребою адміністрування ряду державних програм і, фактично, під кожну із них було створено окреме міністерство. Серед таких програм, під які утворювалися міністерства, було нарощування виробництва і експорту бавовни і розвитку текстильної промисловості в СРСР, яка мала забезпечуватися бавовняною сировиною. Причому, виробництво цієї сировини планувалося у значній мірі на території європейської частини СРСР, зокрема, півдня України.

На початку 1950-х рр. активно здійснюється нарощування обсягів вирощування бавовника на півдні УРСР, зокрема, цю роботу активно проводять місцеві партійні комітети. Під програму розвитку бавовництва у європейській частині СРСР і було започатковано будівництво Піденно-Українського і Пів-

³⁸⁸ Закон об утверждении указов Президиума Верховного Совета СССР // Заседания Верховного Совета СССР (первая сессия). 12-19 июня 1950 г. Стенографический отчет. – М.: Издание Верховного Совета СССР, 1950. – С. 405.

нічно-Кримського каналів та системи зрошування у південних районах України і в північних районах Криму.

Для аналізу програми будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та Каховської ГЕС слід звернути увагу на особливості системи господарського адміністрування, яка склалась в СРСР у період пізньої сталінщини. Указом Президії Верховної Ради СРСР від 5 квітня 1950 р. було утворено Міністерство бавовництва СРСР і цей Указ було затверджено на сесії Верховної Ради СРСР 12-19 червня 1950 р. Вже 20 вересня 1950 р. було прийнято спільну постанову ЦК ВКП(б) і Ради Міністрів СРСР «Про будівництво Каховської ГЕС, Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та зрошування південних районів України і північних районів Криму». Відповідальним за будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування південних районів України і північних районів Криму було визначено Міністерство бавовництва СРСР. Фактично, новостворене міністерство, котре проходило процес становлення штатної й організаційної структури, менш як за шість місяців стає куруючим будівництво зі статусом «будови комунізму» і особистої ініціативи Й. Сталіна. Згодом, у 1953 р., вже після смерті Й. Сталіна на сесії Верховної Ради СРСР було висловлено ініціативу про необхідність укрупнення міністерств. Цю ініціативу було представлено як таку, що була висловлена іще за життя Й. Сталіна і за його підтримки.

Вузькогалузеву структуру управління економікою в командно-адміністративній системі СРСР пізньосталінського періоду варто пояснити двома групами факторів, економічного і політичного характеру. До економічних належить потреба відбудови економіки СРСР після Другої світової війни, і кожна галузь відбудовувалась згідно планів під управлінням окремого міністерства. Відповідно, логіка управління передбачала створення окремого міністерства під розвиток кожної крупної галузі. Таким чином, було утворено і Міністерство бавовництва СРСР, котре отримало в розпорядження надзвичайно потужні ресурси і фінансування із державного бюджету Радянського Союзу.

Офіційно проект будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування півдня

України і півночі Криму мало курувати Міністерство бавовництва СРСР. Водночас, промисловість й сільське господарство потребували забезпечення електроенергією. Крім того, потреби в забезпеченні електроенергією поставали і на запити розвитку сільського господарства півдня України, який планувався після будівництва Південно-Українського каналу та системи зрошування. Тому заради сезонного перерозподілу вироблених енергетичних потужностей була актуальною потреба формування великих енергетичних районів на основі об'єднання локальних енергетичних систем. Із цією метою було започатковано будівництво Каховської гідроелектростанції, котра мала об'єднати у єдиний Південний енергорайон Подніпровську систему, Миколаїв, Херсон, Одесу і Крим³⁸⁹. Обсяги енергетичного будівництва в СРСР післявоєнного періоду обумовили необхідність створення в умовах командно-адміністративної системи в СРСР окремого Міністерства електростанцій.

Для будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування півдня України і півночі Криму спеціально було утворено Головне Управління «Укрводбуд» Міністерства бавовництва СРСР. Будівництво Каховської ГЕС було покладено на Головне Управління «Дніпробуд» Міністерства електростанцій СРСР. «Дніпробуд» займався відбудовою Дніпровської гідроелектростанції імені Леніна (ДніпроГЕС) і вже на завершальному етапі відбудови цієї електростанції, його керівництво було зобов'язано на 1 травня 1951 р. перемістити адміністративні потужності із міста Запоріжжя до міста Каховки на будівництво Каховської ГЕС³⁹⁰. Такою було визначено адміністративну структуру, яка мала здійснювати керівництво процесом будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського

³⁸⁹ Схема развития электрических сетей от Каховской ГЭС. 28 июня 1951 (для Зав. відділом будівництва і будматеріалів ЦК КП(б)У Мазуц П. А. – П. С.) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1291. – Арк. 3

³⁹⁰ Проект письма на имя тов. Сталина И. В. и Постановления С. М. СССР «О мероприятиях по обеспечению выполнения постановления С. М. СССР от 20.IX.1950 года №4000 по строительству Каховской гидроэлектростанции». Октябрь 1950 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 907. – Арк. 4.

каналів та Каховської ГЕС. При цьому, дане будівництво отримало офіційний статус «будови комунізму», що передбачало пріоритетний характер його забезпечення матеріалами та іншими ресурсами.

Для будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування півдня України і півночі Криму вже на 2 лютого 1951 р. було створено в структурі Міністерства бавовництва СРСР організацію «Укрводбуд»³⁹¹. Від самого початку будівництва слід відзначити принципову відмінність у підході до адміністрування будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського й Північно-Кримського каналів, оскільки будівництво ГЕС мала здійснювати організація із досвідом побудови такого роду споруд, а для будівництва каналів було закладено принципово нову організацію. Це надалі обумовило значно менші можливості для Ради Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У брати участь в управлінні процесом будівництва Каховської ГЕС. У той час як «Укрводбуд» виявився від самого початку свого створення цілковито залежним від урядових і партійних структур УРСР. Також, слід відзначити, що «Дніпробудом» здійснювалося локальне будівництво, обмежене лише Каховським районом Херсонської області, тоді як «Укрводбудом» будівництво здійснювалось на території чотирьох областей УРСР і в Криму. Будівництво «Укрводбуду» потребувало посиленого адміністрування, оскільки воно зачіпало багато різних галузей як господарства так і соціальних. Для координації роботи по всіх цих галузях виникла потреба координації більш високого рівня ніж саме Головне Управління «Укрводбуд», але і більш локального ніж загальносоюзне міністерство чи Рада Міністрів СРСР.

Не зважаючи на жорстку командно-адміністративну систему в СРСР пізньосталінського періоду, у питанні будівництва Каховської ГЕС та Південно-Українського і Північно-Кримського каналів слід вирізняти декілька рівнів адміністрування. Перший рівень – по вертикалі, Радою Міністрів СРСР і ЦК ВКП(б). Звітувати на цьому рівні мали компетенцію як ЦК КП(б)У, котре здійснювало курування реалізацією проек-

³⁹¹ І. Сталину (від – П. С.) Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова. 2 лютого 1951 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 905. – Арк. 5.

ту, так і безпосередньо керівництво, зокрема, «Укрводбуду». У свою чергу, керівництво «Укрводбуду» було підзвітним також і керівництву УРСР, зокрема, Начальник Головного Управління «Укрводбуд» А. Бочкін і Начальник політвідділу «Укрводбуду» М. Штефан надсилали звіти про роботу на будівництві у межах своєї компетенції до Ради Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У. У цьому питанні слід відзначити особливість статусу керівництва «Укрводбуду» в системі адміністрування будівництва. Не зважаючи на те, що «Укрводбуд» перебував у статусі Головного Управління Міністерства бавовництва СРСР, його начальник звертався до ЦК ВКП(б) (від 1952 р. КПРС), оминаючи міністерство, у підпорядкуванні якого перебувало його Головне Управління. Більше того, А. Бочкін у зверненні до Секретаря ЦК ВКП(б) Г. Маленкова ставив під сумнів можливості міністерства, якому підпорядковувалось його Управління, зокрема, у питанні фінансування, проектного і матеріального забезпечення будівництва тощо, вказуючи, що із-за цих недоліків постачання будівництва плани його реалізації опинилися на межі зриву³⁹². Цей факт є свідченням особливого статусу Головного Управління «Укрводбуду», зважаючи, що воно здійснювало «будову комунізму», яка перебувала на контролі у центральних керівних органів СРСР, зокрема у Ради Міністрів СРСР, котра у своїх постановах регламентувала питання забезпечення будівництва як матеріального, так і фінансового та кадрового. Так, у відповідному зверненні до Г. Маленкова А. Бочкін і М. Штефан зверталися із заявою про те, що ряд загальносоюзних міністерств не виконують постанову Ради Міністрів СРСР. Зокрема, йшлося про Міністерство шляхів сполучення СРСР, яке не забезпечувало поліпшення і розширення магістральних та під'їзних шляхів для потреб будівництва³⁹³. Водночас, у зверненні лише позитивно відзначалась роль у забезпеченні процесу будівництва Ради Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У. Особливо, зверталась увага на важливе значення сприяння ЦК КП(б)У будівництву в

³⁹² Секретарю ЦК ВКП(б) товарищу Маленкову Г. М. (від – П. С.) Начальника строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов А. Бочкина, Начальника политотдела строительства М. Штефана. 31.I.1952 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 126.

³⁹³ Там само. – Арк. 129.

кадровому забезпеченні, що визначало ситуацію на першому етапі будівництва, проте, як зазначалося у зверненні, цього було вже не достатньо. Також, у зверненні відзначалося, що Міністерство бавовництва СРСР кадрів на будівництво не надавало взагалі й, як було зроблено висновок А. Бочкіним і М. Штефаном, не мало змоги їх надати³⁹⁴. Доволі різка критика роботи Міністерства бавовництва СРСР і обережність в оцінці сприяння будівництву зі сторони Ради Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У є свідченням про формальний характер кураторства будівництвом зі сторони цього загальносоюзного міністерства, котре, очевидно, не мало у своєму розпорядженні ні досвіду ні належних ресурсів для реалізації подібних проєктів. З іншого боку, обережність в оцінках сприяння будівництву зі сторони керівництва УРСР говорить про високу ефективність такого сприяння, не зважаючи на те, що це сприяння не було прямою компетенцією Ради Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У. Тут нам слід звернути увагу на наступний рівень адміністрування будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів – горизонтальний.

У командно-адміністративній системі СРСР пізньоста-лінського періоду горизонтальна система адміністрування будівництва була можливою виключно на ініціативній основі. Ініціативу по сприянню будівництву від самого прийняття постанови Ради Міністрів СРСР і ЦК ВКП(б) від 20 вересня 1950 р. виявляє ЦК КП(б)У. Ця ініціативу була спрямованою в першу чергу на мобілізацію кадрових ресурсів для будівництва на території УРСР. Сам А. Бочкін на нараді в ЦК КП(б)У від 7 жовтня 1950 р. з приводу обговорення постанови Ради Міністрів СРСР і ЦК ВКП(б) від 20 вересня 1950 р. звернувся до керівництва УРСР за сприянням у підготовці кадрів, зокрема, щодо створення для цього навчального комбінату³⁹⁵. Також А. Бочкін заявив, що у більшості інженерно-технічний склад для будівництва доведеться залучати на території України і Криму. Заява була сприйнята керівництвом УРСР, зокрема, Першим Секрета-

³⁹⁴ Там само. – Арк. 131.

³⁹⁵ Стенограма совещания в ЦК КП(б)У по вопросу строительства Южно-Украинского канала. 7.10.1950 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235. – Арк. 4 а.

рем ЦК КП(б)У Л. Мельниковим з готовністю сприяти мобілізації кадрів для будівництва. І ЦК КП(б)У забезпечувало будівництво доволі успішно як інженерно-технічними так і адміністративними кадрами, мобілізуючи їх шляхом оргнабору по партійній лінії, з приводу чого Начальник політвідділу «Укрводбуду» М. Штефан звертався до ЦК КП(б)У³⁹⁶. Отже, виявлена ініціатива у кадровому забезпеченні «Укрводбуду» зі сторони ЦК КП(б)У закладає передумови для виконання контрольних функцій щодо діяльності цього Говного Управління.

У ЦК КП(б)У діяльність «Укрводбуду» безпосередньо курував начальник Відділу будівництва і будматеріалів П. Мацуї. Перед П. Мацуєм щодо ідеологічної та кадрової роботи регулярно звітував Начальник політвідділу «Укрводбуду» М. Штефан, оскільки мобілізацію кадрового потенціалу здійснювали структури КП(б)У, а роботу із кадрами курували партійні структури, утворені на будівництві. Тому політичні управління будівництва, фактично, підпорядковувалися ЦК КП(б)У за ініціативним принципом. ЦК КП(б)У взяло на себе ініціативу по забезпеченню умов для проектного забезпечення будівництва, про це відзначали А. Бочкін та М. Штефан у своєму зверненні до Г. Маленкова. Зокрема, ішлося про забезпечення інженерно-технічними кадрами організацій «Укрводбуд» і «Укрводпроект». Проектна організація «Укрводпроект» також була підпорядкована Міністерству бавовництва СРСР, проте, це підпорядкування також було формальним, зважаючи, що ця проектна організація була необхідною для забезпечення проектами будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів³⁹⁷. Відповідно, питання проектного за-

³⁹⁶ Заведующему отделом строительства и стройматериалов ЦК КП(б) Украины тов. Мацуї П. А. Информация о массово-политической работе, проведенной на строительстве Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов в октябре 1951 г. (від – П. С.) Начальника Политотдела «Укрводстроя» М. Штефана. 15 ноября 1951 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1356. – Арк. 142-143.

³⁹⁷ Секретарю ЦК ВКП(б) товарищу Маленкову Г. М. (від – П. С.) Начальника строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов А. Бочкина, Начальника политотдела строительства М. Штефана. 31.1.1952 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 125.

безпечення будівництва також на ініціативній основі взяло під своє адміністрування ЦК КП(б)У, про що у зверненні до Г. Маленкова засвідчували А. Бочкін і М. Штефан. У тому ж зверненні вони звернули увагу, що Міністерство бавовництва СРСР, якому підпорядковувалось Головне Управління «Укрводбуд», не змогло створити у Запоріжжі філію проектного інституту «Укргіпробоводбавовна» (колишній Укрводпроект, який було переіменовано після перепідпорядкування цієї установи Міністерству бавовництва СРСР від 6 березня 1951 р.). Тобто, у даному зверненні явно прослідковується прагнення зі сторони «Укрводбуду» позбутися чи мінімізувати непотрібну йому «опіку» загальносоюзного міністерства, мотивуючи це неспроможністю даного міністерства забезпечити належні умови для здійснення будівництва. Фактор безпосереднього звернення керівництва «Укрводбуду» до Секретаря ЦК ВКП(б), причому, із прагненням усунути «опіку» зі сторони загальносоюзного міністерства, якому він був підпорядкований, а також звіт про добре налагоджену співпрацю на ініціативній основі із ЦК КП(б)У демонструє можливості та шляхи налагодження в командно-адміністративній системі договірних зв'язків за горизонтальним принципом, які давали більш вагомий результат ніж вертикальне адміністрування.

В контексті ініціативного адміністрування будівництва на території УРСР за горизонтальним принципом зі сторони ЦК КП(б)У варто відзначити, що воно здійснювалося на засадах Статуту ВКП(б) і, відповідно, республіканська партійна організація мала здійснювати роботу по організації партійних структур на будівництві як організуючого ядра³⁹⁸. Тому ініціатива партійного керівництва УРСР була цілком в рамках Статуту партії, проте, вартим уваги є те, що ЦК КП(б)У і Рада Міністрів УРСР активно взяли на себе функцію по підготовці проектів постанов Ради Міністрів СРСР, залучаючи для цього представників партійного і радянського керівництва Кримської області (на той час РРФСР), а також Міністерства бавовництва СРСР. Характерно, що проекти постанов спрямовува-

³⁹⁸ Стенограма совещания в ЦК КП(б)У по вопросу строительства Южно-Украинского канала. 7.10.1950 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235. – Арк.

лися на затвердження Й. Сталіну, котрий на той період був Головою Ради Міністрів СРСР³⁹⁹. У даному разі слід відзначити дотримання ієрархічного принципу, коли безпосередньо до Й. Сталіна у питанні «будови комунізму» мали повноваження звертатися Перший Секретар ЦК КП(б)У спільно із іншими відповідальними керівниками по партійній, урядовій та радянській лінії. Зокрема, зазначений лист із проектом постанови Ради Міністрів СРСР було підписано Першим Секретарем ЦК КП(б)У Л. Мельниковим, Головою Ради Міністрів УРСР Д. Коротченком, Головою облвикому Кримської області С. Постоваловим, Міністром бавовництва СРСР У. Юсуповим, Першим Секретарем Кримського обкому ВКП(б) П. Тітовим. Тобто, для проведення питання прийняття постанови Радою Міністрів СРСР шляхом її затвердження Й. Сталіним було задіяно як управлінські ланки по вертикалі так і по горизонталі.

У подальшому до Й. Сталіна у питанні забезпечення будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів звертався також і сам Л. Мельников, що, правда, лише по партійній лінії з приводу створення політвідділу при «Укрводбуді» й політичних відділів при будівельно-монтажних управліннях у його структурі⁴⁰⁰. Ці політичні управління у перспективі займалися питаннями роботи із кадрами на території не лише УРСР, а й Кримської області, котра на той час перебувала за межами УРСР. Отже, на ініціативній основі за горизонтальним принципом адміністрування будівництва ЦК КП(б)У розширює свою компетенцію за межі території УРСР. Вже 1951 р. проект постанови Ради Міністрів СРСР «Про заходи надання допомоги в проектуванні та будівництві Південно-Українського і Північно-Кримського каналів» спрямовується на більш низький рівень ніж це було 1950 р., на адресу Заступника Голови Ради Міністрів СРСР і Голови Держплану СРСР М. З. Сабурова. Цей проект постанови було направлено за підписами Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка і Першого

³⁹⁹ Товарищу Сталіну І. В. (від – П. С.) Мельникова Л., Коротченко Д., Постовалова С., Юсупова У., Титова П. Октябрь 1950 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 908. – Арк. 1.

⁴⁰⁰ І. Сталіну (від – П. С.) Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова. 2 февраля 1951 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 905. – Арк. 5.

Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова⁴⁰¹. У ньому ставилося питання не лише про взяття на себе зобов'язань Радою Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У, а також і Кримським облвиконкомом та рядом загальносоюзних міністерств.

У процесі будівництва Південно-Українського та Північно-Кримського каналів загальносоюзні міністерства не завжди виявлялися ефективними управлінськими структурами і тому систему адміністрування процесу втілення у життя крупних будівельних проектів доводилося в ході їх реалізації коригувати. Коригування відбувалося доволі часто, шляхом залучення до адміністрування будівництва інших урядових та партійних структур, ентузіазм яких намагалися стимулювати організації, які було утворено для здійснення будівництва, а також партійні органи в УРСР (як ЦК КП(б)У так і місцеві партійні комітети). Питання участі партійних органів у процесі забезпечення адміністрування будівництва як Каховської ГЕС так і Південно-Українського й Північно-Кримського каналів потребує окремого аналізу поряд із дослідженням процесу розвитку і зростання безпосередньо будівельних організацій, які було створено для здійснення будівництва цих об'єктів «будови комунізму».

Адміністративне забезпечення будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського й Північно-Кримського каналів відбувалося на двох рівнях паралельно, на вертикальному і горизонтальному. На вертикальному рівні забезпечення мало здійснюватися відповідно зобов'язанням, які на загальносоюзні міністерства накладалися автоматично, на підставі попередніх виконачих нормативних актів. По окремих питаннях забезпечення будівництва адміністрування здійснювалося ЦК КП(б)У і Радою Міністрів УРСР. Проте, керівництво Головного Управління «Укрводбуд» активно контактувало безпосередньо із ЦК ВКП(б), зокрема, із Г. Маленковим. Адміністрування будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів зі сторони загальносоюзних міністерств

⁴⁰¹ Проект постановления Совета Министров Союза ССР «О мерах оказания помощи в проектировании и строительстве Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов». (Направлено – П. С.) Сабурову М. З. (від – П. С.) Председателя Совета Министров УССР Д. Коротченка, Секретаря Центрального Комитета КП(б) Украины Л. Мельникова. 8 сентября 1951 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 905. – Арк. 108.

було не ефективним, на відміну від адміністрування будівництва Каховської ГЕС Міністерством електростанцій СРСР. Горизонтальний рівень адміністрування складається у відносинах Головного Управління «Укрводбуд» із ЦК КП(б)У і Радою Міністрів УРСР завдяки ініціативам керівництва УРСР у забезпеченні будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Керівництво УРСР перебирає на себе функції по ініціюванню проектів постанов Ради Міністрів СРСР із визначенням функцій у реалізації «будівництва комунізму» для загальносоюзних міністерств і включаючи у межі власної територіальної компетенції Кримську область. На відповідний рівень розширення компетенції керівництво УРСР виходить завдяки ефективності у здійсненні адміністрування будівництва на горизонтальному рівні при низькій ефективності вертикального адміністрування.

Проте, при адмініструванні масштабного будівництва на території південних районів УРСР і в Криму, виникали проблеми в узгодженні дій між загальносоюзними владними інституціями й республіканськими в Україні. Радянська командно-адміністративна система, не зважаючи на чіткий механізм централізації, давала регулярні збої, передумовою яких часто були труднощі в отриманні оперативної інформації. Часто таку інформацію доводилося доносити за ініціативи знизу, тобто, від нижчестоячих інституцій до вищестоячих. Нижчестоячим інституціям, зокрема, і республіканським як Раді Міністрів УРСР, надавати оперативно інформацію про ситуацію в республіці вищестоячим, як Рада Міністрів СРСР чи Держплан СРСР. Функцію оперативного зв'язку між Радою Міністрів СРСР і УРСР виконувало Постійне Представництво Ради Міністрів УРСР в Москві. Проте, Постпредство Ради Міністрів УРСР, фактично, виконувало функцію лобіювання інтересів республіки в вищих органах управління Радянського Союзу. Зокрема, Постпредство Ради Міністрів УРСР в Москві виконувало важливу роль по лобіюванню вищими органами влади СРСР забезпечення потреб будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, а також і потреби на відбудову економіки Криму після включення півострова до складу УРСР.

Лобістський характер відносин між керівництвом УРСР і СРСР у сфері оперативного вирішення господарських питань

на території УРСР висвітлює діяльність Постійного Представництва УРСР у Москві, до функцій якого належало оперативне узгодження рішень республіканського керівництва із союзним, а також оперативний обмін інформацією. Це Постпредство було доволі чисельним і чисельність його штату постійно зростала. Вже у 1952 р. постає питання про розширення житлової площі для його працівників й осіб, які відправляються у відрядження до Москви. У своєму зверненні до Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка Постпред Ради Міністрів УРСР при Раді Міністрів СРСР Г. Онищенко вказує, що більшість співробітників Постпредства на 21 квітня 1951 р. не забезпечені житловою площею, а також відправлені у відрядження працівники республіканських міністерств і організацій, які відправляються до Москви, відчують труднощі із розміщенням⁴⁰². Тому Постпред звернувся із проханням дозволити здійснити надбудову двох поверхів на існуючому будинку із фонду Московської міської Ради площею 1500 м² для квартир працівників Постпредства і організації гуртожитку на 30-40 осіб для приїжджаючих у відрядження. Дозвіл передбачалось оформити постановою Ради Міністрів УРСР і проект цієї постанови було розроблено Постпредством й додано до листа його керівника на адресу Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка⁴⁰³. Держпланом УРСР було підтримано пропозицію постпредства щодо побудови житлової площі для його співробітників та гуртожитку для прибулих у відрядження до Москви співробітників республіканських органів влади і управління й запропоновано включити у замовлення на 1952 р. виконання проектно-пошукових робіт по цьому будівництву організаціями Міністерства шляхів сполучення за замовленням Міністерства комунального господарства УРСР⁴⁰⁴. Проте, питання розширення житлової площі для Постпредства УРСР у Москві вирішувалося доволі трива-

⁴⁰² Председателю Совета Министров Украинской ССР товарищу Коротченко Д. С. (від – П. С.) Постпреда Совета Министров УССР при Совете Министров СССР Г. Онищенко. 21 апреля 1952 г. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 7547. – Арк. 1.

⁴⁰³ Там само.

⁴⁰⁴ (В – П. С.) Совет Министров Украинской ССР, товарищу Коротченко Д. С. (від – П. С.) Заместителя Председателя Госплана Совета Министров УССР И. Гладышева. 2.VI.1952 г. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 7547. – Арк. 4-5.

лий період, оскільки Держплан УРСР рішення по даному питанню надає лише 30 квітня 1953 р., підтримавши це будівництво за рахунок коштів Ради Міністрів УРСР на правах пайової участі (у розмірі 3,5 – 4 млн. карбованців) у одній із новобудов Москви, яка будувалась Міськвиконкомом Московської Ради депутатів трудящих у 1953 р.⁴⁰⁵. І лише листом від 20 травня 1953 р. Голова Ради Міністрів УРСР Д. Коротченко повідомляє Голові Виконкому Московської міської Ради депутатів трудящих про готовність Ради Міністрів УРСР передати необхідні для будівництва матеріали будівельній організації, яку буде призначено Виконкомом Москви⁴⁰⁶. Тривала процедура проходження даного рішення могла бути пов'язаною із проблемою вибору об'єкту для будівництва й узгодження процедури спів діяльності між Радою Міністрів УРСР і Виконкомом Москви, організаціями, котрі між собою адміністративно не перетиналися за вертикальним принципом радянської командно-адміністративної системи в СРСР. Проте, важливим є факт, що розширення житлової площі Постпредства УРСР у Москві було активно підтримано Держпланом республіки, отже, це говорить про вагому роль цього лобістського органу в столиці Радянського Союзу.

Лист Постпредства Ради Міністрів УРСР у Москві від 21 квітня 1951 р. до Голови Ради Міністрів Д. Коротченка доволі багатогранно ілюструє нам характер відносин між загальносоюзними і республіканськими органами влади і управління у період пізньої сталінщини в СРСР. Зокрема, така інституція як Постпредство функціонувала у якості представництва уряду УРСР при уряді СРСР, проте, здійснювала також функції посередника і у відносинах ЦК КП(б)У (з 1952 р. – КПУ) із загальносоюзними урядовими органами. Зокрема, у питанні інформування як Ради Мініст-

⁴⁰⁵ (В – П. С.) Совет Министров Украинской ССР, товарищу Коротченко Д. С. (від – П. С.) Председателя Госплана Совета Министров УССР Селиванова А. 30.IV.1953 г. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 7547. – Арк. 14.

⁴⁰⁶ Председателю Исполнительного Комитета Московского городского Совета депутатов трудящихся товарищу Яснову М. А. (від – П. С.) Председателя Совета Министров УССР Коротченко Д. 20.V.53 г. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 7547. – Арк. 15.

рів так і ЦК КП(б)У про ситуацію із вирішенням питань, поставлених керівництвом УРСР перед загальносоюзними владними інституціями. Так, у Інформації від 4 серпня 1951 р. Г. Онищенко повідомляв Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова і Голову Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка про надання розпорядження Першим Заступником Голови Ради Міністрів СРСР В. Молотовим Міністру шляхів сполучення СРСР Б. Бещеву до 1 вересня доповісти про комплекс заходів щодо забезпечення зростаючих обсягів перевезень на ділянці Запоріжжя – Ново-Олексіївка-Джанкой, а Держплану і Міністерству фінансів СРСР розглянути питання про посилення пропускної здатності даної ділянки залізниці у 1952 р.⁴⁰⁷ Потреба у розширенні пропускної здатності залізниці Запоріжжя-Джанкой була пов'язаною із зростанням обсягів перевезень на будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Проте, Постпредство Ради Міністрів УРСР у Москві в період керування Радою Міністрів СРСР Й. Сталіним здійснювало інформування, здебільшого, вищого урядового органу УРСР. Інформування ЦК КП(б)У здійснювалося по каналах партійного діло обороту. Обсяги інформування КПУ Постпредством Ради Міністрів УРСР у Москві зростають у період після смерті Й. Сталіна, причому, інформування здійснювалося доволі оперативно по усіх питаннях, які партійним і урядовим керівництвом підіймалися перед Радою Міністрів СРСР. Логіка створення такого республіканського представницького органу при Раді Міністрів СРСР як Постпредство була зрозумілою, виходячи із того, що за Конституцією СРСР і УРСР вертикального підпорядкування республіканського уряду загальносоюзному не було передбачено і механізми контролю республіканських урядових структур загальносоюзними по вертикалі були відсутні. Проте, очевидною була потреба в оперативному узгодженні заходів, які здійснювалися республіканськими і загальносоюзними структурами, зокрема під час будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського та Північно-Кримського каналів.

⁴⁰⁷ В ЦК КП(б)У Мельникову Л. Г., Совет Министров УССР Коротченко Д. С. (Информация за подписом Г. Онищенко – П. С.). 4 серпня 1951 р. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 3184. – Арк. 87.

Принципове питання діяльності Постпредства Ради Міністрів УРСР при Раді Міністрів СРСР вирішувалося за узгодженням на найвищому рівні і на найвищому рівні вирішувалося питання кардинальної зміни якості й компетенцій цієї інституції у 1952 р. Протягом початкового періоду будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського й Північно-Кримського каналів Постпредство УРСР у Москві займалося, здебільшого, окремими питаннями щодо лобювання проектів, які сприяли реалізації плану будівництва як у ситуації із покращенням пропускної здатності відрізка залізниці Запоріжжя-Джанкой. На початку 1952 р. ситуація стає загрозливою для цього масштабного «сталінського будівництва» як такого, оскільки процес проектного забезпечення будівництва Південно-Українського каналу загальмувався, а в лютому 1952 р. на рівні загальносоюзного уряду розгортається суперечка щодо варіанту подачі води у систему зрошення і Північно-Кримський канал (машинного чи самотічного, машинний не передбачав потребу будівництва Південно-Українського каналу). У дискусію долучилися представники Міністерства бавовництва СРСР, зокрема академік А. Асоченський, який був Заступником міністра бавовництва СРСР, відстоював самотічний варіант із будівництвом Південно-Українського каналу⁴⁰⁸, а представники проектного Українського відділення інституту «Гідропроєкт» Міністерства електростанцій СРСР, С. Жук і Д. Кузнецов відстоювали машинний варіант, лобіюючи його прийняття союзним урядом, зокрема, через Секретаря ЦК КПРС М. Хрушова⁴⁰⁹.

Переваги у Раді Міністрів СРСР здобував машинний варіант, але, не зважаючи на це у листі на адресу Й. Сталіна, який було адресовано у грудні 1952 р., Перший Секретар ЦК КП(б)У Л. Мельников і Голова Ради Міністрів УРСР Д. Коротченко звертаються із проханням надати сприяння у будівництві Південно-Українського, Північно-Кримського

⁴⁰⁸ Секретарю ЦК КП(б) України тов. Мельникову Л. Г. По порученню тов. Хрущева Н. С. направляется Вам заявление тов. Константинова М. Н. (від – П. С.) Помощника Секретаря ЦК и МК ВКП(б) Шуйского. 29.I.52 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893. – Арк. 71.

⁴⁰⁹ Там само. – Арк. 70.

каналів і системи обводнення у південних районах України й північних районах Криму⁴¹⁰. У цьому листі Л. Мельников і Д. Коротченко апелюють до виконання ними вказівок Й. Сталіна щодо повномасштабного розгортання будівництва Південно-Українського каналу, вказуючи на створення будівельної організації «Укрводбуд», яка мала 9 будівельно-монтажних управлінь і до 12 тис. робітників й інженерно-технічних працівників. Перераховуються результати проведених за 1951 і 1952 рр. робіт, будівництво житлових поселень уздовж майбутньої траси каналу, культурно-побутових об'єктів, ліній електропередач і зв'язку, а також початок основних робіт по будівництву Верхньо-Інгулецького і Кам'яно-Подського зрошувальних масивів й закладено Сімферопольське водосховище. І, у той же час, вказується, що Міністерством бавовництва СРСР, у підпорядкуванні якого знаходилось Головне управління «Укрводбуд», не надавалися асигнування у достатньому обсязі. На підтвердження було наведено цифри, що вартість всього будівництва за даними Міністерства бавовництва СРСР 12 млрд. карбованців, а на 1951 р. було асигновано 100 млн. карбованців, на 1952 р. 220 млн. карбованців і на 1953 р. передбачалось асигнувати 300 млн. карбованців. І наголошувалося, що Рада Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У неодноразово ставили перед урядом СРСР питання про збільшення асигнувань, але їх пропозиції прийнято не було. Негативно, як зазначалося в листі, на хід будівництва впливав також повільний розгляд проектного завдання Південно-Українського каналу⁴¹¹. Отже, на грудень 1952 р., не зважаючи на фактичне замороження основних будівельних робіт по будівництву Південно-Українського каналу, сама ідея його зведення іще існувала й відстоювалась керівництвом УРСР. При цьому, Г. Мельниковим і Д. Коротченком явно демонструвалась не просто не байдужість, а навіть зацікавленість до процесу будівництва у межах УРСР, а також і у Криму. Щодо пожвавлення будівництва Південно-

⁴¹⁰ Товарищу Сталіну І. В. (від – П. С.) Председателя Совета Министров УССР Д. Коротченко, Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова. Декабрь 1952 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1774. – Арк. 233.

⁴¹¹ Там само. – Арк. 232.

Українського і Північно-Кримського каналів до Й. Сталіна керівники УРСР звернулися із рядом пропозицій, які було оформлено у проект постанови Ради Міністрів СРСР. Серед цих пропозицій було, зокрема, запропоновано дозволити «Укрводбуду» за рахунок своїх штатів створити в Москві при Постпредстві УРСР оперативну групу в складі 5 осіб⁴¹². У цьому листі ключове місце займає яскраве висвітлення господраської ефективності й результатів діяльності «Укрводбуду» і критика роботи Міністерства бавовництва СРСР, котрому «Укрводбуд» підпорядковувався. Слід відзначити, що компетенція «Укрводбуду» поширювалась за межі УРСР, на територію Криму. Причому, від роботи «Укрводбуду» на території Криму залежав подальший соціально-економічний розвиток півострова, зокрема, від будівництва Сімферопольського водосховища, житлових будинків та об'єктів соціально-культурної сфери в Джанкої тощо. Будівництво курувалося протягом усього його початкового періоду Міністерством бавовництва СРСР і Радою Міністрів УРСР, Міністерством сільського господарства СРСР і Міністерством радгоспів СРСР⁴¹³. Південним кордоном зони будівництва в УРСР було встановлено Чорне і Азовське моря і Сивашську затоку, ця межа була одночасно північною межею зони будівництва в Криму. В Криму південна межа зони будівництва проходила по 80-й паралелі⁴¹⁴. Тобто, намагаючись інтегрувати до складу Постпредства УРСР у Москві оперативну групу «Укрводбуду» Рада Міністрів УРСР прагнула взяти у межі своєї компетенції лобіювання питань в урядових структурах загальносоюзного рівня, які стосувалися будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів.

⁴¹² (До листа Л. Мельникова і Д. Коротченка Й. Сталіну від грудня 1952 р. – П. С.) проект постановления Совета Министров СССР «О плане строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов, оросительных и обводнительных систем в южных областях Украины и северных районах Крыма на 1953 год и мерах по обеспечению его выполнения» // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1774. – Арк. 244.

⁴¹³ О ходе строительства Южно-Украинского канала и мерах, обеспечивающих выполнение производственного плана в 1952 году. А. Бочкин. 12.11.52 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 76.

⁴¹⁴ Там само. – Арк. 78.

Таким чином, Рада Міністрів УРСР намагалась куруючи представницьку діяльність «Укрводбуду» у Москві, розширити свої представницькі компетенції також на Крим. При цьому слід відзначити, що «Укрводбуд» на момент підготовки листа Л. Мельникова і Д. Коротченка до Й. Сталіна із проектом постанови Ради Міністрів СРСР перебував у підпорядкуванні Міністерства бавовництва СРСР і оперативну групу при цьому союзному міністерстві спроб створити не здійснювалося. Міністерства сільського господарства і радгоспів СРСР виконували у процесі масштабного будівництва лише допоміжні функції. Отже, котристуючись ослабленням лобістських можливостей Міністерства бавовництва СРСР у процесі забезпечення урядової підтримки будівництва Південно-Українського каналу на союзному рівні, Рада Міністрів УРСР здійснює спробу зміцнити свій вплив на масштабний проект у зоні будівництва каналів. Власне, Міністерство бавовництва СРСР послабило свій вплив у проєкті будівництва каналів, поступившись позиції Міністерства електростанцій СРСР, представники проєктних організацій якого відстоювали машинний варіант подачі води із Каховського водосховища у систему зрошення на півдні України і на півночі Криму⁴¹⁵. Будівництво Каховського водосховища здійснювалося в рамках будівництва Каховської ГЕС організацією «Дніпробуд», котра перебувала у підпорядкуванні Міністерства електростанцій СРСР. Відповідно, вибір на користь машинного варіанту подачі води у систему зрошення півдня України і півночі Криму був явним посиленням адміністративних позицій Міністерства електростанцій СРСР. Проте, остаточний розгляд питання про вибір варіанту подачі води у систему зрошення тривав у лютому 1953 р., напередодні смерті Й. Сталіна, котра внесла суттєві корективи у адміністративно-політичну систему СРСР.

Позиція керівництва УРСР у питанні лобіювання варіанту зі збереженням привілейованих позицій «Укрводбуду» як організації, котра здійснювала «будову комунізму», але під власним куруванням його представництва перед загаль-

⁴¹⁵ Заместителю Председателя Совета Министров СССР товарищу Сабурову М. З. (від – П. С.) С. Жука. 16 апреля 1952 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893. – Арк. 75.

носоюзними урядовими структурами, залишалась стійкою. Найвище керівництво УРСР також висловило власну позицію щодо вибору варіанту подачі води у систему зрошення і обводнення, обстоюючи самотічний варіант⁴¹⁶ і лист Й. Сталіну від Г. Мельникова і Д. Коротченка свідчить про прагнення добитися продовження будівництва Південно-Українського каналу. Відкрито позицію по забезпеченню подачі води в систему зрошення самотічним способом на рівні ЦК КП(б)У відстоювали Зав. відділом ЦК КП(б)У будівництва і будматеріалів П. Мацуй і Завідуючий сектором відділу будівництва і будматеріалів Бібіков, які не пізніше 21 лютого 1952 р. подали на ім'я Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова доповідну записку із обґрунтуванням переваг самотічного варіанту подачі води, який передбачав будівництво Південно-Українського каналу, над машинним⁴¹⁷. Ця доповідна записка, очевидно, мала бути матеріалом для обґрунтування позиції ЦК КПУ у особі Л. Мельникова щодо саме самотічного варіанту подачі води. Причому, в ній наголошується саме на тому, що рішення про вибір варіанту подачі води у систему зрошення було прийнято Урядом СРСР. Відповідно, від Л. Мельникова вимагалось відстоювати самотічний варіант по партійній лінії. На цьому прикладі ми бачимо активність суперництва між групами впливу в радянських органах виконавчої влади і між урядовими та партійними структурами й у період пізньої сталінщини. У принципових суперечках щодо вибору варіанту подачі води і необхідності будівництва Південно-Українського каналу домінує лобіювання позиції керів-

⁴¹⁶ Замечания к проекту записки по строительству Южно-Украинского канала, разработанной Госпланом СССР (За підписом Д. Коротченка і Л. Мельникова – П. С.). Разослано членам Комиссии (котра мала визначити остаточно варіант зрошування півдня України – П. С.) по распоряжению М. Сабурова. 23 февраля 1953 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893. – Арк. 145.

⁴¹⁷ Секретарю ЦК КП Украины товарищу Мельникову Л. Г. Докладная записка к вопросу о преимуществах принятой Правительством схемы орошения юга Украины (від – П. С.) Зав. отделом ЦК КП Украины по строительству и стройматериалам Мацуй, Зав. сектором отдела ЦК КП Украины по строительству и стройматериалам Бибикова. Не пізніше 21.02.1953 р. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893. – Арк. 37-49.

ництва України по партійній лінії. Постпредство УРСР в Москві за цих умов відгравало, здебільшого, роль технічного супроводу процедури вирішення питань.

Для керівництва УРСР було важливим взяти ініціативу в забезпеченні його провідної ролі у процесі будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського та Північно-Кримського каналів зважаючи на особливості системи управління економікою в СРСР періоду пізньої сталінщини. Фонди із бюджету СРСР розподілялися через Міністерство фінансів для союзних міністерств і через них для підвідомчих підприємств й організацій. Відповідно, завдяки масштабній «будові комунізму» керівництво УРСР мало можливість залучати заради економічного розвитку республіки кошти із союзного бюджету, а також на розвиток соціальної сфери при будівництві, на розвиток галузей місцевої промисловості, сільського господарства. Тому керівництво УРСР активно лобіювало направлення коштів на побудову підприємств місцевого значення, продукція яких мала використовуватися на будівництві каналів та Каховської ГЕС. Відповідна політика Ради Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У формувалась директивно, як це практикувалося в радянській системі управління того періоду. Зокрема, Міністерство промисловості будівельних матеріалів УРСР зобов'язане було взяти під особливий контроль будівництво підприємств в районі будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського каналу й забезпечувати спорядження цих підприємств усіма необхідними матеріалами й обладнанням⁴¹⁸.

Так, Рада Міністрів УРСР 25 жовтня 1951 р. вносила у Президію Ради Міністрів СРСР пропозицію щодо збільшення фінансування будівництва Касперівського заводу стінових матеріалів (м. Нова Одеса) із 6 до 13 млн. карбованців для забезпечення потужності виробництва ракушняка до 40 тис. тон на рік. Пропозиція мотивувалась необхідністю продукції цього заводу для будівництва Каховської ГЕС і Південно-

⁴¹⁸ Справка к проекту постановления Совета Министров УССР «О ходе выполнения плана строительства предприятий Министерства промстройматериалов УССР в зоне Каховской гидростанции и Южно-Украинского канала». 5.VI.1952 // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 5745. – Арк. 88.

Українського каналу, а також заводів Міністерства суднобудування⁴¹⁹. Лобістські заходи, зокрема, щодо розвитку мережі залізниць на території УРСР республіканською Радою Міністрів і ЦК КП(б)У здійснювалися спираючись на запити від керівників відомств, зокрема, начальника Головного Управління «Укрводбуд» Міністерства бавовництва СРСР О. Бочкіна і Начальника Сталінської залізниці К. Коломійцева. Ці запити містили мотивацію необхідності забезпечити вантажопотік для будівництва Каховської ГЕС, Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, розвиток Криму й, як відзначалося, особливо, металургійного заводу імені Войкова у Керчі. Як зазначалося у запиті, для забезпечення зростаючого вантажопотоку необхідно здійснити заходи по збільшенню пропускної здатності залізничної ділянки Запоріжжя-Джанкой, а також розвитку ряду станцій по цій ділянці⁴²⁰. Отже, питання розвитку залізниці на території УРСР, галузі, яка була підвідомчою не республіканському керівництву, а союзному Міністерству шляхів сполучення підіймаються як начальником «Укрводбуду» так і начальником однієї із підвідомчих союзному Міністерству інституцій саме перед керівництвом УРСР. Це є показником лобістських можливостей керівництва УРСР як по урядовій так і по партійній лінії. Відповідні можливості використовували установи загальносоюзного підпорядкування щоб керівництво УРСР далі зверталися у вищі урядові інституції СРСР. Власне, зважаючи на ієрархізовану вертикаль управління в СРСР пізньосталінського періоду, керівники інституцій у питанні розвитку залізничної інфраструктури мали змогу звертатися

⁴¹⁹ В Президиум Совета Министров Союза ССР. Совет Министров Украинской ССР просит Президиум Совета Министров СССР при рассмотрении проекта государственного плана развития народного хозяйства СССР на 1952 год, представленного Госпланом СССР, учесть следующие замечания, касающиеся республиканского хозяйства СССР. 25.X.1951 г. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 2379. – Арк. 99.

⁴²⁰ Председателю Совета Министров УССР товарищу Коротченко Д. А., Секретарю ЦК КП(б)У Мельникову Л. Г. Начальника Главного Управления строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов «Укрводстроя» А. Бочкина и Начальника Сталинской ж. д. директор-полковника движения К. Коломийцева. 23 мая 1951 г. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 2414. – Арк. 73-74.

лише до вищестоячих органів, по відомчій лінії, а звернення до Першого Секретаря ЦК КП(б)У давало змогу поставити дане питання на рівні ЦК ВКП(б), як звернення до Голови Ради Міністрів УРСР давало змогу поставити питання перед Радою Міністрів СРСР. Лобістські заходи Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова і Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка у період будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського й Північно-Кримського каналів дали результати. Так, Заступник Голови Ради Міністрів СРСР В. Молотов віддав розпорядження Міністру шляхів сполучення СРСР Б. М. Бещеву відзвітувати до 1 вересня 1951 р. які саме заходи вживаються Міністерством шляхів сполучення СРСР для забезпечення зростаючих обсягів перевезень залізничною ділянкою Запоріжжя – Ново-Олексіївка – Джанкой. Держплану СРСР і Міністерству фінансів СРСР розглянути на 1952 р. питання про посилення пропускної здатності залізничної ділянки Запоріжжя – Джанкой⁴²¹.

При розгляді даного питання важливим є звернути увагу на мотивацію лобістських дій розвитком Криму і відбудовою металургійного заводу в Керчі. Очевидно, питання розвитку Криму мало вагоме значення як для керівництва УРСР, у першу чергу, так і для союзного керівництва. Економічний розвиток Криму займав вагоме місце в політиці як партійного так і урядового керівництва УРСР. На це вказують конкретні приклади лобіювання питань розвитку підприємств в Криму українським керівництвом у той час як півострів був областю в складі РРФСР.

Прагнення лобіювати виділення фондів на будівництво промислових об'єктів в УРСР для збільшення показників республіки на загальносоюзному рівні стимулювало українське керівництво до активного сприяння будівництву промислових і житлових об'єктів і за тогочасними межами республіки. Зокрема, слід згадати ситуація навколо будівництва в Криму заводу із видобутку каменя-ракушняка і позицію щодо його побудови керівництва УРСР, керівництво УРСР, зокрема Голова Ради Міністрів УРСР Д. Коротченко особисто, активно

⁴²¹ В ЦК КП(б)У Мельникову Л. Г., Совет Министров УССР Коротченко Д. С. Інформація за підписом Г. Онищенко. 4 серпня 1951 р. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 3184. – Арк. 87.

лобіював питання по будівництву заводу по видобутку ракушняка в Октябрьському районі Кримської області. Так, 4 серпня 1949 р. ЦК КП(б)У і Радою Міністрів УРСР було прийнято рішення про будівництво Міністерством промисловості будівельних матеріалів УРСР в Октябрьському районі Кримської області заводу із видобутку каменя ракушняка. На будівництво урядом УРСР було асигновано 2 млн. карбованців, проте, із-за відсутності технічної документації будівництво не було розпочато. Кримський обком ВКП(б) звертався із цього питання у Міністерство промисловості будівельних матеріалів УРСР, проте, затвердження технічної документації так і не відбувалося, а без неї не можливо було оформити виділення коштів й почати будівництво. Секретар Кримського обкому ВКП(б) Л. Мезенцев 21 липня 1951 р. звернувся із цього питання до Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка щодо сприяння у його вирішенні⁴²². Від Ради Міністрів УРСР Секретареві Кримського обкому ВКП(б) відповідь на запит дав Заступник Голови Ради Міністрів УРСР А. Барановський, вказавши, що проектна документація Кримського заводу стіно матеріалів перебуває на затвердженні в Держплані УРСР і Радою Міністрів дано розпорядження завершити у триденний строк її розгляд. Міністерству промисловості будівельних матеріалів УРСР Радою Міністрів було дано розпорядження як тільки буде отримано по проектній документації заводу висновок Держплану УРСР відправити її на затвердження до Міністерства промисловості будівельних матеріалів СРСР і забезпечити затвердження у десятиденний строк⁴²³.

Слід звернути увагу на позицію у проекті постанови щодо зобов'язання Кримського облвиконкому також забезпечувати будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів місцевими матеріалами. Із місцевих матеріалів, які вироблялися в Кримській області, у офіційній переписці най-

⁴²² Председателю Совета Министров УССР тов. Коротченко Д. С. (від – П. С.) Секретаря Крымского обкома ВКП(б) Л. Мезенцева. 21 июля 1951 г. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 3121. – Арк. 79.

⁴²³ Секретарю Крымского обкома ВКП(б) товарищу Мезенцеву (від – П. С.) Заместителя Председателя Совета Министров УССР А. Барановского. 30/VII.1951 // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 3121. – Арк. 82.

частіше фігурувало питання Кримського заводу стіно матеріалів (Октябрський район), який виробляв блоки ракушняка для будівництва. Керівництвом УРСР, зокрема, Заступником Голови Ради Міністрів А. Барановським, ставилось питання про будівництво цього заводу (очевидно, малось на увазі його реконструкція й розширення потужностей), оскільки продукція цього заводу була необхідною для будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів⁴²⁴. З приводу забезпечення реконструкції цього заводу до Ради Міністрів УРСР звертався Секретар Кримського обкому ВКП(б) Л. Мезенцев⁴²⁵ і на цій основі між Радою Міністрів УРСР і Кримським обласним керівництвом відбувалося налагодження тісних господарських зв'язків. Власне, для кримського керівництва співпраця із керівництвом УРСР була більш ефективною ніж із керівництвом РРФСР (яке мало бути ланкою у зв'язку між радянським та партійним керівництвом Кримської області й Держпланом СРСР, котрий мав затвердити виділення коштів на будівництво цього заводу), зважаючи, що Рада Міністрів УРСР активно відстоювала питання розвитку будівельної промисловості Криму, спираючись на потреби у її продукції будівництва Південно-Українського та Північно-Кримського каналів. Таким чином, керівництво УРСР встановлювало де-факто й намагалось закріпити завдяки проектам постанов Ради Міністрів СРСР своєрідну «опіку» над соціально-економічним життям Криму, сприяючи розвитку півострова і це відображалось у нормативному забезпеченні «будови комунізму». Тобто, на цьому конкретному прикладі варто відзначити роль загальносоюзних урядових інституцій як своєрідної апеляційної інстанції у разі труднощів із вирішенням питання виділення й освоєння капітальних вкладень навіть в самій республіці (УРСР) для Голови її уряду.

⁴²⁴ Министру промышленности строительных материалов УССР тов. Шинкареву А. Ф., Заместителю Председателя Госплана Совета Министров УССР тов. Новикову А. Г. (від – П. С.) Заместителя Председателя Совета Министров УССР А. Барановського. 14/VIII.1951 // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 3121. – Арк. 121-122.

⁴²⁵ Председателю Совета Министров УССР тов. Коротченко Д. С. (від – П. С.) Секретаря Крымского обкома ВКП(б) Л. Мезенцева. 21 июля 1951 г. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 3121. – Арк. 79.

Питання будівництва в Криму заводу по видобутку каменя-ракушняка Міністерством промисловості будівельних матеріалів УРСР мало свою історію із 1941 р., коли відповідно до постанови Ради Міністрів УРСР від 23 вересня в Олександрівському районі Кримської області було організовано видобуток каменя-ракушняка для будівництва колгоспу й МТС імені Сталіна в Генічеському районі Херсонської області УРСР. Під організацію видобутку не було здійснено геологічної розвідки, проте у післявоєнний період видобуток здійснювався, так у 1950 р. було видобуто 24 тис. тон, а у 1951 р. було встановлено об'єм видобутку вже у 44 тис. тон ракушняку⁴²⁶. Міністерство промисловості будівельних матеріалів УРСР доповіло республіканській Раді Міністрів, що технічна документація на будівництво цього заводу по її затвердженні Держпланом і отриманні буде спрямовано на затвердження Міністерством промисловості будівельних матеріалів СРСР і зобов'язалось забезпечити затвердження союзним міністерством у тижневий строк⁴²⁷. Проте, Держплан УРСР дає негативний результат розгляду технічної документації по Кримському заводу стіно матеріалів. Мотивація Держплану УРСР у такому висновку полягала у тому, що камінь-ракушняк планується видобувати заводом, на який подано проект, на Ново-Кипчакському родовищі. Цей камінь не має достатньої механічної щільності й родовище віддалено на 15 км. від залізниці. Відповідно, камінь із цього родовища не доцільно використовувати на будівництві об'єктів Південно-Українського каналу⁴²⁸. У своїй відповіді Держплан УРСР рекомендував передати технічну документацію по будівництву Кримського заводу стіно матеріалів Міністерству промисловості будівельних матеріалів СРСР на розгляд питання, щодо використання продукції цього заводу для місцевих потреб Кримської об-

⁴²⁶ Там само. – Арк. 80.

⁴²⁷ Совету Министров Украинской ССР (від – П. С.) Заместителя Министра промышленности строительных материалов Украинской ССР Н. Лысенко. 30 июля 1951 г. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 3121. – Арк. 80.

⁴²⁸ Совету Министров Украинской ССР, тов. Барановскому А. М. (від – П. С.) Заместителя Председателя Госплана Совета Министров УССР А. Новикова. 31.VII.1951 // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 3121. – Арк. 118.

ласті РРФСР⁴²⁹. У листі Заступника Голови Ради Міністрів УРСР А. Барановського до Заступника Голови Держплану УРСР і Міністра промисловості будівельних матеріалів УРСР було зазначено, що дане родовище розроблялося вже 11 років для потреб будівництва на території УРСР і технічна документація планованого до будівництва на ньому заводу стіно матеріалів має бути направлена на затвердження Міністерству промисловості будівельних матеріалів СРСР. При цьому, відзначено, що доводи Держплану УРСР про не встановлені точно обсяги родовища, погану якість ракушняку і віддаленість родовища від залізниці не є підставою для негативного висновку по проектній документації. Окремо відзначено, що ракушняк, який планується до видобутку на Ново-Кипчацькому родовищі в Криму має використовуватися на будівництві об'єктів саме на території півострова, а тому його віддаленість від залізниці також не є підставою для негативного висновку⁴³⁰. У питанні цього заводу стіно матеріалів можемо бачити позицію Ради Міністрів УРСР, яка спрямована на розширення її компетенцій, обмежених Конституцією СРСР і УРСР лише територією республіки. Кримська область РРФСР у післявоєнний період мала змогу розвиватися винятково завдяки заходам й проектам, які здійснювалися союзними і республіканськими відомствами. Власні ресурси півострова для соціально-економічного розвитку були обмежені. Відповідно, цілком зрозумілою була позиція Секретаря Кримського обкому ВКП(б) Л. Мезенцев яка полягала у використанні найменшого господарського інтересу зі сторони керівництва УРСР до об'єктів у Криму, особливо, якщо це могло підвищити показники соціально-економічного розвитку Криму. Голова Ради Міністрів УРСР Д. Коротченко всіма доступними адміністративними засобами намагається лобіювати розбудову промисловості в тому числі й у Криму під будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Фак-

⁴²⁹ Там само. – Арк. 118-119.

⁴³⁰ Министру промышленности строительных материалов УССР тов. Шинкареву А. Ф., Заместителю Председателя Госплана Совета Министров УССР тов. Новикову А. Г. (від – П. С.) Заместителя Председателя Совета Министров УССР А. Барановського. 14/VIII.1951 // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 3121. – Арк. 121-122.

тично, УРСР здійснювала практичні кроки по створенню умов економічного розвитку Криму іще до його передачі Україні 1954 р.

Важливо звернути увагу на іще один факт здійснення Радою Міністрів УРСР дій, спрямованих на розвиток об'єктів у Криму, які мали важливе значення не лише для будівництва на території УРСР до входження у її склад Криму. Із питанням експлуатації Ново-Кипчацького кар'єру і будівництва на його базі заводу по видобутку каменя-ракушняка було пов'язано у 1952 р. питання капітального ремонту дороги Октябрське-Анновка. Ця дорога мала забезпечувати транспортний зв'язок Кримського заводу стіно матеріалів із споживачами його продукції і у її будівництві виявляв активне зацікавлення Виконком Кримської обласної Ради депутатів трудящих і звернувся до Ради Міністрів УРСР із проханням здійснити капітальний ремонт дороги Октябрське-Анновка у 1952 р. на суму 55 тис. карбованців. На цей запит Кримський облвиконком отримав відповідь, що будівництво цієї дороги проектом заводу не передбачено, проте його директорів Міністерством промисловості будівельних матеріалів УРСР дано розпорядження здійснити 1952 р. капітальний ремонт дороги у межах суми 55 тис. карбованців за рахунок фонду на капітальний ремонт⁴³¹. Інтерес Кримської обласної Ради депутатів трудящих до капітального ремонту даної дороги мав не стільки господарські скільки соціальні мотивації, оскільки питання забезпечення населених пунктів Криму належною транспортною інфраструктурою було надзвичайно болючим. Відповідно, лобіювання Радою Міністрів УРСР розвитку промислових підприємств в Криму відкривало змогу для органу виконавчої влади Кримської області скористатися цим і добитися вирішення нагальних інфраструктурних питань. У цьому ж контексті слід звернути увагу, що будівництво цієї дороги планувалося у найменш розвинутому економічно на той період регіоні півострова. Інтерес до розвитку інфраструктури в цьому регіоні Рада Міністрів РРФСР не виявляла, оскільки

⁴³¹ Совету Министров Украинской ССР, товарищу Барановскому А. М. (від – П. С.) Заместителя Министра промышленности строительных материалов Украинской ССР Н. Лысенко. 11 июля 1952 // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 5687. – Арк. 64.

всі соціальні й інфраструктурні проекти в Криму повоєнного періоду реалізувалися союзними і республіканськими відомствами у жорсткій відповідності з розміщенням перспективних для цих відомств об'єктів, а це були Керченський півострів й Південний берег Криму. Тому економічне освоєння й розвиток півдня України відкрили перспективи для соціально-економічного розвитку найбільш відсталих регіонів Криму, проте, ці перспективи мали дуже чітку обумовленість геоекономічними факторами, глибокою взаємною соціально-економічною інтеграцією цих регіонів із Україною. Поряд із питанням про освоєння коштів на капітальний ремонт дороги Окрябрське-Анновка на 1952 р. стояло питання також і про виділення для освоєння коштів у сумі 525 тис. карбованців на 1953 р. Проте, це питання мало бути розглянутим після затвердження геолого-розвідочних запасів по Кримському заводу сіноматеріалів, а технічні матеріали по питанню запасів на липень 1952 р., коли розглядалося питання капітального ремонту дороги, знаходилися на розгляді територіальної Комісії Запасів у Ростові-на-Дону⁴³². У даному питанні бачимо обумовленість питання соціального розвитку півострова економічною доцільністю в процесі реалізації проектів радянського будівництва, коли від доцільності експлуатації родовища залежало створення інфраструктурних об'єктів на півострові. Рада Міністрів УРСР не мала змоги вирішувати відповідні питання поза її територіальної компетенції, визначної Конституцією СРСР і Конституцією УРСР без узгодження із союзними органами влади й органами відомчої компетенції регіонального характеру, як територіальна Комісія Запасів у Ростові-на-Дону.

Економічна близькість та господарська єдність Криму із УРСР були передумовою того, що на Кримський півострів припадала більшість лобістських проектів керівництва УРСР за межами республіки. Слід відзначити, що цими проектами посилювалась економічна єдність УРСР і Криму.

У період пізньої сталінщини звертатися для республіканського керівництва за виділенням коштів із союзного бюджету для місцевих потреб не віталось керівництвом СРСР, проте,

⁴³² Там само.

лобіювати виділення ресурсів на потреби «будови комунізму» (Каховської ГЕС і Південно-Українського та Північно-Кримського каналів) було цілком коректно. На першому етапі будівництва, який слід означити 1951-1952 рр., відбуваються проектно-дослідницькі роботи, а також будівництво житла й об'єктів соціальної сфери для будівельників й працівників, котрі мали забезпечувати економічний розвиток зони проходження Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Фактично, будівництво на першому етапі передбачало закладення соціальних передумов для активного економічного освоєння територій півдня України і північного Криму. Оскільки традиційно для радянської системи соціальні витрати покладалися на республіканський бюджет⁴³³, то бачимо добрий привід для керівництва УРСР і Криму добитися фінансування цієї сфери із союзного бюджету. Особливо це мало велике значення для Криму, оскільки соціальна сфера цієї області мала фінансуватися із бюджету РРФСР, проте, можливості бюджету цієї республіки на соціальний розвиток півострова були обмежені. Обсяги фінансування, які при обговоренні постанови Ради Міністрів СРСР по розгортанню будівництва Каховської ГЕС у 1951 р. для освоєння «Дніпробудом» передбачалися в обсязі 50 млн. карбованців. (із них 30 млн. карбованців на будівельно-монтажні роботи і 14 на проектно-дослідницькі). Проте, на Бюро Ради Міністрів СРСР 24 січня 1951 р. ряд міністерств висловили заперечення по ключовим пунктам із-за чого було створено Комісію, котра мала у п'ятиденний термін розглянути заперечення і подати проект постанови на затвердження⁴³⁴. Із питанням фінансування «Укрводбуду» склалась подібна ситуація, оскільки за планом народногосподарського розвитку на 1951 р. цій організації для освоєння було виділено 65 млн. карбованців (із них 40 на будівельно-монтажні роботи).

⁴³³ Доповідь про Державний бюджет Української РСР на 1953 рік та звіт про виконання Державного бюджету Української РСР на 1952 рік (підготовано для Підгорного – П. С.) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2943. – Арк. 224.

⁴³⁴ Справка о состоянии проектно-изыскательских и подготовительных строительных работ по Каховской гидроэлектростанции, Южно-Украинскому и Северо-Крымскому каналам. Мельникову Л. Г. (від – П. С.) Сердюкова Н. 29/I. 1951 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 905. – Арк. 1.

На Президії Ради Міністрів СРСР 14 грудня 1950 р. було розглянуто план заходів по розгортанню проектно-пошукових і будівельно-монтажних робіт по будівництву Південно-Українського і Північно-Кримського каналів і утворено Комісію, яка на 25 грудня мала підготувати проект постанови. Проте, цей проект Комісією підготовлено не було, але апаратом Держплану СРСР за участі представників «Укрводбуду» проект постанови було підготовлено й передано на розгляд Голові Держплану СРСР М. Сабурову, котрий обіцяв винести його на затвердження Радою Міністрів СРСР⁴³⁵. Питання виділення фінансових фондів для будівництва таких грандіозних об'єктів які було оголошено «будовою комунізму» й розпропаговано як ініціативу Й. Сталіна⁴³⁶ було надзвичайно складним і зазнавало затримок. Для вирішення питань забезпечення будівництва була нагальна потреба задіювати механізми внутрішньономенклатурного впливу. Постійне використання можливостей внутрішньо номенклатурного впливу задля вирішення поточних господарських питань мало наслідком систематичний процес перерозподілу управлінських повноважень між партійними, урядовими і радянськими інституціями як загальносоюзними так і республіканськими.

Перерозподіл повноважень між радянськими, партійними та урядовими органами й організаціями у ході управління процесом будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів відбувався постійно у відповідності до викликів соціально-економічної ситуації чи розгортання започаткованого владою проекту. До труднощів неповороткої та громіздкої системи державного управління додавалось тотальне одержавлення засобів виробництва, що ускладнювало можливості для обрахунків ефективності й рентабельності тієї чи іншої управлінської структури. Труднощі часто виникали також у питаннях територіального розподілу компетенції між партійними і радянськими та урядовими структурами, що виявилось, зокрема, і під час будівництва Південно-Українського та Північно-Кримського каналів у 1950-

⁴³⁵ Там само. – Арк. 3.

⁴³⁶ Стенограма докладов начальника «Укрводстроя» тов. Бочкина А. Е. и начальника «Днепростроя» тов. Андрианова С. Н. о строительстве Каховской гидроэлектростанции, Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 236. – Арк. 1.

1953 рр. Особливо гостро ці труднощі постали в процесі господарського освоєння територій, якими було заплановано прокладання траси каналів і на цих територіях планувалося збудувати систему зрошування задля забезпечення умов розвитку сільськогосподарства. Тобто, фактично, необхідно було на територіях, які не мали належної ресурсної бази, ні матеріальної, ні людської, ні технологічної, ні адміністративної, забезпечити передумови для розгортання активного розвитку сільськогосподарства та промисловості. Базою для здійснення такої політики стає територія УРСР із якої відбувається спрямування матеріальних, технічних, трудових, інженерно-технічних та адміністративних ресурсів на будівництво Каховської ГЕС і Південно-Українського та Північно-Кримського каналів. Процес забезпечення цього будівництва відповідними ресурсами, як вже було відзначено, перебирає на себе Рада Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У, зважаючи на територіальне розташування зони будівництва. Керівні інституції УРСР беруть на себе компетенцію по адміністративному забезпеченню будівництва загальносоюзного значення завдяки їх активній та ініціативній участі у забезпеченні процесу будівництва Каховської ГЕС та Південно-Українського і Північно-Кримського каналів.

У проекті постанови Ради Міністрів СРСР, надісланому на ім'я Заступника Голови Ради Міністрів СРСР і Голови Держплану СРСР М. Сабурова за підписом Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка і Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова 8 вересня 1951 р., було зафіксовано зобов'язання Ради Міністрів УРСР по сприянню будівництву Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Зокрема, передбачалося дозволити Раді Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У в 1952 р. направити на роботу в «Укрводбуд» 300 чоловік інженерно-технічного складу і 3 тисячі кваліфікованих робітників-будівельників із підприємств, які розташовано на території УРСР⁴³⁷. Тобто, керівництво УРСР фіксувало за со-

⁴³⁷ Проект постановления Совета Министров Союза ССР «О мерах оказания помощи в проектировании и строительстве Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов». Направлено Сабурову М. З. (від – П. С.) Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка, Секретаря Центрального Комітету КП(б) України Л. Мельникова. 8 вересня 1951 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 905. – Арк. 101.

бою компетенцію кадрового забезпечення будівництва, а також слід звернути увагу на формулювання, що цих працівників планувалося направляти із підприємств на території УРСР. Оскільки на території УРСР було розташовано підприємства як республіканського так і союзного підпорядкування, то, відповідно, дане положення проекту постанови передбачало здійснювати набір кадрів на підприємствах не залежно від підпорядкування. Здійснювати функцію набору працівників було встановлено за Радою Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У, відповідно, це мав бути оргнабір, саме у такому порядку набір працівників на будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів і здійснювався, тому ключову роль у здійсненні такого набору відігравали структури правлячої партії. ЦК КП(б)У згідно зі Статутом ВКП(б) мала компетенцію здійснювати координацію партійно-організаційної роботи на усіх підприємствах на території УРСР не залежно від їх підпорядкування. А, отже, партійне та урядове керівництво УРСР отримували змогу в рамках сприяння будівництву Південно-Українського і Північно-Кримського каналів поширювати свою компетенцію по роботі із кваліфікованими кадрами на підприємства усіх форм підпорядкування на території республіки тим самим розширюючи суверенітет керівництва УРСР.

У проекті постанови також визначалися компетенції суто урядових структур УРСР, зокрема, Ради Міністрів. Так, передбачалося дозволити Раді Міністрів УРСР у 1952 р. розпочати переселення колгоспів, колгоспників, підприємств і приватних осіб із зон затоплення в чаші водосховища на річці Молочній і по трасі Південно-Українського каналу за рахунок коштів, які виділено Головному Управлінню «Укрводбуду» Міністерства бавовництва СРСР⁴³⁸. Із даного положення видно, що керівництвом УРСР на 1952 р. було виявлено прагнення забезпечити незворотність процесу будівництва й прискорити його, здійснюючи підготовку до виконання основних робіт по будівництву каналу. Слід звернути увагу на той фактор, що «Укрводбуд» мав у розпорядженні власні фонди, які, очевидно, було розписано на нього безпосередньо, без участі Міністерства ба-

⁴³⁸ Там само.

вовництва СРСР, до структури якого він належав у статусі Головного Управління. Як зазначалося у зверненні Начальника «Укрводбуду» А. Бочкина і Начальника Політвідділу М. Штефана до Секретаря ЦК ВКП(б) Г. Маленкова від 31 січня 1952 р., що Міністерство бавовництва СРСР не вирішує належним чином питання із наділенням будівництва матеріальними ресурсами, фінансами і кадрами і не має змоги ці питання вирішувати⁴³⁹. У даному разі мова йшла, очевидно, про фінансові фонди, які не мали відношення до виділених на підставі нормативних рішень Ради Міністрів СРСР, оскільки вони розподілялися через Міністерство фінансів СРСР. У свою чергу, Рада Міністрів УРСР, за якою у проекті постанови було передбачено повноваження розпочати переселення населення і підприємств та колгоспів із зон затоплення, виявляла прагнення отримати компетенцію розпоряджатися доволі не малими фінансовими фондами, виділеними із бюджету СРСР для «Укрводбуду». На 1952 р. на освоєння при будівництві Каховської ГЕС і Південно-Українського й Північно-Кримського каналів передбачалося 440 млн. карбованців⁴⁴⁰. Отже, розпис освоєння загальної суми, виділеної для «Укрводбуду» здійснювався за ініціативою і участю також керівництва УРСР.

Цікавим пунктом проекту постанови Ради Міністрів СРСР було накладення на Раду Міністрів УРСР і Кримський облвиконком зобов'язання повністю забезпечити будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів місцевими будівельними матеріалами⁴⁴¹. Отже, зобов'язання Кри-

⁴³⁹ Секретарю ЦК ВКП(б) товарищу Маленкову Г. М. (від – П. С.) Начальника строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов А. Бочкина, Начальника политотдела строительства М. Штефана. 31.I.1952 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 126.

⁴⁴⁰ Справка о ходе строительства Южно-Украинского канала и Каховской гидроэлектростанции (від – П. С.) Зав. отделом ЦК КП(б)У по строительству и стройматериалам Мацуй П. А. 15 февраля 1952 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 73.

⁴⁴¹ Стенограмма совещания (в ЦК КП(б)У. – П. С.) по рассмотрению и подготовке проекта постановления Совета Министров СССР «О строительстве Каховской гидроэлектростанции на р. Днепре, Южно-Украинского канала, Северо-Крымского канала и об орошении земель южных районов Украины и северных районов Крыма». 10 октября 1950 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235. – Арк. 101.

мського облвиконкому в даному разі виходили із попередніх його зобов'язань по участі у забезпеченні цього будівництва. Під місцевими матеріалами малися на увазі ті, які вироблялися у межах УРСР і Кримської області відповідно. При цьому, мова йшла не лише про підприємства республіканського підпорядкування, а і союзного. Питання про забезпечення будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів місцевими будівельними матеріалами підприємствами союзного підпорядкування, які розташовано на території УРСР підіймалося іще у жовтні 1950 р. Зокрема, на нараді в ЦК КП(б)У 10 жовтня 1950 р. Заступник Голови Ради Міністрів УРСР Л. Корнієць ставив питання, що підприємства Міністерства промисловості будівельних матеріалів СРСР мають великі виробничі потужності, які не використовуються. Відповідно, слід поставити питання перед Держпланом СРСР щоб ці потужності підприємств союзного підпорядкування, які виробляють місцеві будівельні матеріали, було задіяно для забезпечення будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та Каховської ГЕС⁴⁴². Отже, слід зробити висновок, що не висока ефективність вертикального управління союзним міністерством підприємствами, які працювали на території УРСР і використовували місцеву сировину й трудові ресурси, а їх продукція планувалась до використання на території республіки, не давала змоги у повній мірі використовувати потужності цих підприємств. Фактично, міністерство, котрому ці підприємства підпорядковувалися, показувало не здатність оперативно розпоряджатися наявними у нього потужностями й ресурсами. Для керівництва УРСР будівництво на території республіки союзного масштабу відкривало можливості забезпечити для себе змогу оперативного управління на підприємствах союзного підпорядкування, які виробляли місцеві матеріали. Завдяки партійним структурам КП(б)У, котрі мали змогу контролювати роботу усіх підприємств на території республіки на підставі Статуту ВКП(б), була змога забезпечити завантаження вільних виробничих потужностей цих підприємств і спрямувати продукцію на будівництво. Тому і в питанні забезпечення «будови ко-

⁴⁴²Там само. – Арк. 44.

мунізму» місцевими будівельними матеріалами, а саме вони складали більшість потреб будівництва у матеріальному забезпеченні, керівництво УРСР здобувало для себе у значній мірі суверенізацію від союзного управління й намагалося зафіксувати у проектах постанов Ради Міністрів СРСР своє право розпоряджатися виробничими потужностями, які мали союзне підпорядкування.

Керівництво УРСР проводило роботу по нарощуванню виробництва будівельних матеріалів на території республіки, оскільки будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування на півдні України і півночі Криму, передбачало подальше освоєння цих територій. Освоєння зрошуваних територій передбачало будівництво поселень і облаштування інфраструктури, а тому необхідно було здійснювати великі обсяги будівництва. Проектом постанови, який було надіслано до Голови Держплану СРСР від 8 вересня 1951 р. було передбачено також зобов'язання для Міністерства промисловості будівельних матеріалів СРСР збудувати в Запорізькій і Херсонській областях два заводи з виробництва силікатної цегли потужністю 50 млн. штук на рік⁴⁴³. Ці заводи мали забезпечити необхідну кількість цегли для робіт по зведенню житлових і соціальних об'єктів по трасі Південно-Українського і Північно-Кримського каналів.

У звіті Начальника «Укрводбуду» А. Бочкіна зверталась увага, що 6 березня 1951 р. у постанові Ради Міністрів УРСР було передбачено здійснення розробки районного планування і розміщення по трасі Південно-Українського і Північно-Кримського каналів робітничих поселень, благоустрою цих поселень, їх електрифікації тощо. Також, передбачалось забезпечення «Укрводбуду» проектами промислових споруд, соціально-побутових і культурних споруд, зобов'язання по проектному забезпеченню цього напрямку покладалось на Ра-

⁴⁴³ Проект постановления Совета Министров Союза ССР «О мерах оказания помощи в проектировании и строительстве Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов». Направлено Сабурову М. З. (від – П. С.) Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка, Секретаря Центрального Комітету КП(б) України Л. Мельникова. 8 вересня 1951 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 905. – Арк. 102.

ду Міністрів УРСР і Кримський облвиконком⁴⁴⁴. Отже, у планах було створення робітничих поселень із яких, у перспективі, мали поставати населені пункти по госпродарському освоєнню майбутніх зрошуваних територій.

Ці плани давали змогу Раді Міністрів УРСР мобілізувати проектні організації республіки під її кураторством, а також розширювати проектні організації, які були в наявності на території УРСР. Питання щодо забезпечення проектами будівництва на території Криму Кримським облвиконкомом також, згідно із постановами як Ради Міністрів УРСР від 6 березня 1951 р. так і проектом постанови Ради Міністрів СРСР, надісланим Радою Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У від 8 вересня 1951 р., бралось під «опіку» керівництвом УРСР.

За свідченнями Начальника «Укрводбуду» А. Бочкіна проектні організації знаходилися в Києві й були віддалені від будівництва, що, призводило до численних помилок у проектній документації. Забезпечення проектною документацією будівництва промислових і цивільних будов, районного планування поселень тощо було покладено на Управління у справах архітектури при Раді Міністрів УРСР. Планування це Управління мало здійснювати по усій трасі Південно-Українського і Північно-Кримського каналів⁴⁴⁵. Таким чином, Радою Міністрів УРСР було цілковито монополізовано проектне забезпечення будівництва цивільних споруд і районування проектованих до розвитку територій у тому числі й на території Криму. За заявою А. Бочкіна це управління протягом 1951 р. не здійснювало роботи по проектному забезпеченню будівництва цивільних будов, соціально-культурних споруд тощо. Свідчення А. Бочкіна, очевидно, носило емоційний характер, оскільки протягом року відбувалося будівництво цивільних об'єктів, при тому, затримки із реалізацією проектів за свідченням А. Бочкіна і Начальника політвідділу

⁴⁴⁴ О ходе строительства Южно-Украинского канала и мерах, обеспечивающих выполнение производственного плана в 1952 году. А. Бочкин. 12.11.1952 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 116.

⁴⁴⁵ О ходе строительства Южно-Украинского канала и мерах, обеспечивающих выполнение производственного плана в 1952 году. А. Бочкин. 12.11.1952 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 105-106.

«Укрводбуду» М. Штефана із-за затримок із затвердженням проектної документації Міністерством бавовництва СРСР. Так, протягом 1951 р. до цього міністерства було представлено 51 проект по об'єктам будівництва. Із них було затверджено лише 14, а 5 повернуто на доопрацювання, решта 32 проекти взагалі не було розглянуто⁴⁴⁶. Тобто, із підготованих й наданих проектів більшість із розглянутих було затверджено, проте, із числа поданих більшість проектів міністерством не було розглянуто. Необхідно зазначити, що в період початку 1952 р. навколо будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів розгортається фактичний пошук винних у затримці будівництва. Тому й свідчення Начальника «Укрводбуду» часто носять суперечливий характер. Проте, головне, слід звернути увагу, що і у питанні проектного забезпечення керівництво УРСР нормативно фіксує за собою компетенцію по його реалізації у тому числі й на території Кримської області.

Потребує уваги також пункт проекту постанови Ради Міністрів СРСР, підготованого Радою Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У, який передбачав надати «Укрводбуду» в оренду до завершення будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів недобудовані будинки культури в Джанкої Кримської області та селі Василівка Запорізької області. Це зобов'язання було покладено на Раду Міністрів УРСР і Кримський облвиконком⁴⁴⁷. «Укрводбуд» мав завершити будівництво цих будинків культури і використовувати їх для працівників будівництва. У даному разі було очевидним прагнення Ради Міністрів УРСР здійснити завершення будівництва цих клубів за рахунок фондів із союзного бюджету, які виділялися для «Укрводбуду».

⁴⁴⁶ Секретарю ЦК ВКП(б) Г. Маленкову (від – П. С.) Начальника строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского канала А. Бочкина, Начальника политотдела строительства М. Штефана. 31.I.1952 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 127.

⁴⁴⁷ Проект постановления Совета Министров Союза ССР «О мерах оказания помощи в проектировании и строительстве Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов». Направлено Сабурову М. З. (від – П. С.) Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка, Секретаря Центрального Комітету КП(б) України Л. Мельникова. 8 вересня 1951 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 905. – Арк. 105.

Ключове значення у процесі будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів було кадрове забезпечення. Зокрема, у проекті постанови Ради Міністрів СРСР, надісланому на ім'я Заступника Голови Ради Міністрів СРСР і Голови Держплану СРСР М. З. Сабурова за підписом Голови Ради Міністрів УРСР і Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова 8 вересня 1951 р. було зафіксовано зобов'язання Ради Міністрів УРСР по сприянню будівництву Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Зокрема, дозволити Раді Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У в 1952 р. направити на роботу в «Укрводбуд» 300 чоловік інженерно-технічного складу і 3 тисячі кваліфікованих робітників-будівельників із підприємств, які розташовано на території УРСР⁴⁴⁸. Тобто, керівництво УРСР фіксувало за собою компетенцію кадрового забезпечення будівництва, а також слід звернути увагу на формулювання, що цих працівників планувалося направляти із підприємств на території УРСР. Оскільки на території УРСР було розташовано підприємства як республіканського так і союзного підпорядкування, то, відповідно, дане положення проекту постанови передбачало здійснювати набір кадрів на підприємствах не залежно від підпорядкування. Також, зобов'язання здійснювати функцію по набору працівників було передбачено за Радю Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У, відповідно, це мав бути оргнабір, саме у такому порядку набір працівників на будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів і здійснювався, тому ключову роль у здійсненні такого набору відігравали структури правлячої партії. ЦК КП(б)У згідно зі Статутом ВКП(б) мала компетенцію здійснювати координацію партійно-організаційної роботи на усіх підприємствах на території УРСР не залежно від їх підпорядкування. Отже, партійне та урядове керівництво УРСР отримували змогу в рамках сприяння будівництву Південно-Українського і

⁴⁴⁸ Проект постановления Совета Министров Союза ССР «О мерах оказания помощи в проектировании и строительстве Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов». Направлено Сабурову М. З. (від Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка, Секретаря Центрального Комітету КП(б) України Л. Мельникова. 8 вересня 1951. – П. С.) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 905. – Арк. 101.

Північно-Кримського каналів поширювали свою компетенцію по роботі із кваліфікованими кадрами на підприємства усіх форм підпорядкування на території республіки тим самим розширюючи суверенітет керівництва УРСР.

У проекті постанови, надісланої від Ради Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У до Ради Міністрів СРСР від 8 вересня 1951 р. також визначалися компетенції урядових структур УРСР, зокрема, Ради Міністрів. Зокрема, передбачалося дозволити Раді Міністрів УРСР у 1952 р. розпочати переселення колгоспів, колгоспників, підприємств і приватних осіб із зон затоплення чаші водосховища на річці Молочній і по трасі Південно-Українського каналу за рахунок коштів, які виділено «Укрводбуду»⁴⁴⁹. Із даного положення видно, що керівництвом УРСР на 1952 р. було виявлено прагнення забезпечити незворотність процесу будівництва й прискорити його, здійснюючи підготовку до виконання основних робіт по будівництву каналу. Слід звернути увагу на той фактор, що «Укрводбуд» мав у розпорядженні власні фонди, які, очевидно, було розписано безпосередньо для освоєння ним, тобто, без участі Міністерства бавовництва СРСР, до структури якого він належав як Головне Управління. Як зазначалося у зверненні Начальника «Укрводбуду» А. Бочкина і Начальника Політвідділу М. Штефана до Секретаря ЦК ВКП(б) Г. Маленкова від 31 січня 1952 р., що Міністерство бавовництва СРСР не вирішує належним чином питання із наділенням будівництва матеріальними ресурсами, фінансами і кадрами і не має змоги ці питання вирішувати⁴⁵⁰. У даному разі мова йшла, очевидно, про фінансові фонди, які не мали відношення до виділених на підставі нормативних рішень Ради Міністрів СРСР, оскільки вони розподілялися через Міністерство фінансів СРСР. У свою чергу, Рада Міністрів УРСР, за якою у проекті постанови було передбачено повноваження розпочати переселення населення і підприємств та колгоспів із зон затоплення, виявляла прагнення отримати компетенцію розпоряджатися доволі не ма-

⁴⁴⁹ Там само.

⁴⁵⁰ Секретарю ЦК ВКП(б) Г. Маленкову (від – П. С.) Начальника строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского канала А. Бочкина, Начальника политотдела строительства М. Штефана. 31.I.1952 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 126.

лими фінансовими фондами, виділеними із бюджету СРСР для «Укрводбуду». На 1952 р. на освоєння при будівництві Каховської ГЕС і Південно-Українського й Північно-Кримського каналів передбачалося 440 млн. карбованців⁴⁵¹. Отже, розпис освоєння загальної суми, виділеної для «Укрводбуду» здійснювався також за ініціативою і участю керівництва УРСР.

На 1952 р. ситуація із роботою по виконанню постанови Ради Міністрів СРСР і ЦК ВКП(б) щодо будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського та Північно-Кримського каналів і системи зрошування південних районів України і північних районів Криму гальмувалась тим, що основні роботи, заплановані на 1951 р. було виконано, але вони полягали в підготовці проектів і проектних завдань які мав розглянути і затвердити Союзний Уряд. На 1 січня 1952 р. було підготовано план зрошування і освоєння південних районів України і північних районів Криму. Саме виконання цього завдання мало вагоме значення для формування єдиного економічного району на територіальній основі південних районів України і Криму. Також було складено проектні завдання по зрошуванню Верхньо-Інгулецького масиву площею 100 тис. га і Нижньо-Інгулецького площею 86 тис. га, які мали стати своєрідним полігоном для формування цілісного господарського комплексу на основі зрошуваного господарства степового ландшафту півдня України і північного Криму. Також було розроблено проектне завдання по будівництву Південно-Українського каналу⁴⁵². Цей звіт про виконані проектні роботи на початок 1952 р. дає чітке уявлення про стратегію реалізації програми освоєння степових районів півдня України і Криму, яка мала реалізуватися у формі просування процесу освоєння із більш придатних для освоєння територій УРСР (у межах до 1954 р.) в напрямку менш придатних територій

⁴⁵¹ Справка о ходе строительства Южно-Украинского канала и Каховской гидроэлектростанции (від – П. С.) Зав. отделом ЦК КП(б)У по строительству и стройматериалам Мацуй П. А. 15 февраля 1952 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 73.

⁴⁵² Доклад о ходе строительства Южно-Украинского канала и мерах, обеспечивающих выполнение производственного плана в 1952 году // ДАХО. – Ф. Р3517. – Оп. 1. – Спр. 30. – Арк. 44.

північного Криму, про що свідчить першочергове виконання роботи по підготовці проектного завдання саме Південно-Українського каналу. Саме це проектне завдання у 1952 р. було поставлено під сумнів за ініціативою академіка С. Жука, проте, згодом було реалізовано проект по будівництву Північно-Кримського каналу, проектне завдання якого активно почало розроблятися лише від 1954 р. Академією Наук УРСР, вже після передачі Криму до складу України.

Для розуміння процесу формування цілісного господарського комплексу на територіальній основі південних районів України і північних районів Криму, як це було заплановано у ході розробки планів освоєння територій та розробки проектних завдань по будівництву Південно-Українського каналу та системи зрошування, варто звернути увагу на технічні особливості проекту. В першу чергу, як відзначалося у 1952 р., реалізація цього проекту мала дати змогу покращити мікроклімат регіону й забезпечити умови для висадження лісних парків та садів⁴⁵³. Власне, те, що у другій половині 1940-х рр. подавалось як основне багатство Криму у ході реалізації проекту будівництва каналів та системи зрошування південних районів України і північних районів Криму мало бути реалізовано. У 1951 р. було видано постанову Ради Міністрів СРСР і ЦК ВКП(б) щодо заліснення районів СРСР, у тому числі й південних районів УРСР і Криму. Проектним завданням було передбачено, що система зрошування мала забезпечуватися водою із Дніпра і до Південно-Українського каналу вода мала подаватися із верхнього б'єфу Дніпровської ГЕС (ДніпроГЕС) й цією водою мало зрошуватися 800 тис. га (із них 675 тис. га у самотічний спосіб), а насосні станції із нижнього і верхнього б'єфа Каховської ГЕС мали відбирати воду для зрошування 700 тис. га. Із верхнього б'єфа вода ДніпроГЕС вода мала потрапляти у самотічний спосіб через Південно-Український канал до водосховища на річці Молочній, а звідти у самотічний спосіб Ногайським каналом для зрошування ногайського масиву площею 87 тис. га і продовженням Південно-Українського каналу вода мала подаватися у самотічний спосіб на зрошування 338 тис. га східно-

⁴⁵³ Там само. – Арк. 45.

каховського масиву й далі у Крим. Також із Молочанського водосховища мало додатково зрошуватися 25 тис. га.⁴⁵⁴ Південно-Український канал від водосховища на річці Молочна до Асканії-Нової повинен був мати протяжність 151 км., подаючи в якості магістрального самотоку воду для зрошування масиву 388 тис. га в Херсонській та Запорізькій областях.⁴⁵⁵ Таким чином, закладався господарський комплекс на базі цих двох областей, які були поєднані логістичною системою Сталінської залізниці та будівництвом автошляхів. Логістична система в цих областях набувала розвитку у період після Другої світової війни із розрахунком на вивезення сільськогосподарської продукції й забезпечення аграрних підприємств необхідними ресурсами. Тому подальший розвиток логістики у цьому регіоні обумовлювався розвитком сільського господарства, яке мало, у свою чергу, розвиватися відповідно до реалізації проекту будівництва системи зрошування і господарського освоєння зрошуваних територій. Радикальні зміни у будівництві системи зрошування в південних районах України, які відбулися в результаті відмови від будівництва Південно-Українського каналу, дещо змінили плани розвитку логістики у цьому регіоні. Від Асканії-Нової Південно-Український канал мав пролягати 100 км. до Криму і подавати воду на півострів. За проектом, перехід на 1952 р. мало бути здійснено через Перекоп, як рекомендувала проектна організація, розглянувши варіанти переходу через Сиваш, Перекоп і Чонгар.⁴⁵⁶ Найбільший відсоток площі зрошуваних земель в межах зони зрошування проектним завданням було передбачено по Херсонській області й складав 65,8% орних земель, по Запорізькій області 45,6%, а по Миколаївській – 64,9%. Всього у зоні зрошування за планами освоєння територій було передбачено землекористування 426 колгоспів та 58 радгоспів.⁴⁵⁷ Для цілей зрошування Південно-Український каналі було передбачено експлуатувати лише 50-60 днів на

⁴⁵⁴ Доклад о ходе строительства Южно-Украинского канала и мерах, обеспечивающих выполнение производственного плана в 1952 году // ДА-ХО. – Ф. Р3517. – Оп. 1. – Спр. 30. – Арк. 45.

⁴⁵⁵ Там само. – Арк. 47.

⁴⁵⁶ Там само. – Арк. 48.

⁴⁵⁷ Там само. – Арк. 46.

рік, у період весняного повноводдя, а решту періоду року він мав працювати лише в якості транспортної артерії.

Також проектним завданням було передбачено крім зрошування й обводнення територій забезпечити водопостачання таких міст як Миколаїв, Керч і Феодосія шляхом будівництва водосховищ⁴⁵⁸. Сімферопольське водосховища, яке вже активно на той час будувалося, мало бути самостійним гідробудівельним проектом, який здійснював «Укрводбуд». Отже, проектом мало бути забезпечено водопостачання основних промислових центрів Криму.

Із Доповіді викреслено фрагмент де викладалися плани дорожнього будівництва у зоні спорудження Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, проте, він становить інтерес з огляду на можливості проаналізувати логіку планів господарського розвитку регіону. Зокрема, у викресленому фрагменті вказано, що планувалося будувати магістральні шосейні дороги вздовж головних каналів головних каналів із покриттям зі щебіня протяжністю 1260 км., а також 250 км. під'їзних шляхів та 1125 км. міжгосподарських доріг районного значення із щебінно-грунтовим покриттям та тисячі кілометрів доріг меншого значення⁴⁵⁹. Вочевидь, плани дорожнього будівництва у зоні спорудження каналів та системи зрошування було вирішено не виголошувати до розгляду і затвердження проектного завдання по будівництву Південно-Українського каналу, оскільки від цього залежала стратегія господарського освоєння регіону і, відповідно, потреба у здійсненні землевідведення для дорожнього будівництва. Дорожнє будівництво на 1952 р. було передбачено у незначних обсягах, порівняно із планами у викресленому із Доповіді фрагменті, всього 73 км. і мало стосуватися сполучення крупних населених пунктів у яких розташовувалися будівельно-монтажні управління і ресурсно-виробничі об'єкти. Щодо залізничного будівництва, то було передбачено реалізацію деяких запланованих за роки до цього будівництв, як продовження тупика на станції Каракіят біля Сімферополя, а також облаштування тупика в Джанкої⁴⁶⁰.

⁴⁵⁸ Там само. – Арк. 50.

⁴⁵⁹ Там само. – Арк. 50-51.

⁴⁶⁰ Там само. – Арк. 80.

Фактично, паралельним із побудовою системи логістики планом закладення умов для господарського освоєння територій південних районів України і північних районів Криму було будівництво ліній електропередачі. На відміну від будівництва шляхів сполучення, ці плани реалізувалися відповідно до поточних господарських потреб будівництва, а також під заплановані на найближчий період задачі в експлуатацію системи зрошування. Тому, власне, плани будівництва ліній електропередачі було озвучено у Доповіді. У планах по енергозабезпеченню було також передбачено будівництво малих електростанцій, як зазначено у Доповіді, власних, у Джанкої, Снігурівці, Новогур'івці, Дар'івці й Терпінні⁴⁶¹. У планах на 1952 р. було будівництво 110 км. лінії електропередачі Запоріжжя-Мелітополь, а також Каховка-Снігурівка. Ці лінії мали на меті забезпечити будівництво системи зрошування, Південно-Українського каналу від Запоріжжя до Молочанського водосховища і Інгулецького масиву відповідно⁴⁶². Проте, цим проектним завданням закладалися передумови для реалізації пропозицій, які висувалися іще М. Хрущовим у 1947 р. щодо енергозабезпечення південних районів УРСР.

Потребує уваги пункт проекту постанови Ради Міністрів СРСР, направленою Радою Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У на ім'я Заступника Голови Ради Міністрів СРСР М. Сабурова, про накладення зобов'язання на Раді Міністрів УРСР і Кримський облвиконком повністю забезпечити будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів місцевими будівельними матеріалами⁴⁶³. Отже, зобов'язання Кримського облвиконкому в даному разі виходили із попередніх його зобов'язань по участі у забезпеченні цього будівництва. Під місцевими матеріалами малися на увазі ті, які виробляли-

⁴⁶¹ Там само. – Арк. 77.

⁴⁶² Там само. – Арк. 78.

⁴⁶³ Проект постановления Совета Министров Союза ССР «О мерах оказания помощи в проектировании и строительстве Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов». Направлено Сабурову М. З. (від Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка, Секретаря Центрального Комітету КП(б) України Л. Мельникова. 8 вересня 1951. – П. С.) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 905. – Арк. 101.

ся у межах УРСР і Кримської області відповідно. При цьому, мова йшла не лише про підприємства республіканського підпорядкування, а і союзного. Питання про забезпечення будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів місцевими будівельними матеріалами підприємствами союзного підпорядкування, які розташовано на території УРСР, підіймалося іще у жовтні 1950 р. Зокрема, на нараді в ЦК КП(б)У 10 жовтня 1950 р. Заступник Голови Ради Міністрів УРСР Л. Корнієць заявляв, що підприємства Міністерства промисловості будівельних матеріалів СРСР мають великі виробничі потужності, які не використовуються. Відповідно, слід поставити питання перед Держпланом СРСР щоб ці потужності підприємств союзного підпорядкування, які виробляють місцеві будівельні матеріали, було задіяно для забезпечення будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та Каховської ГЕС⁴⁶⁴. Отже, слід зробити висновок про не високий рівень ефективності вертикального управління союзним міністерством підприємствами не давав змоги у повній мірі використовувати потужності цих підприємств, які працювали на території УРСР і використовували місцеву сировину й трудові ресурси і продукцію цих підприємств на території республіки. Фактично, міністерство, якому ці підприємства підпорядковувалися, показувало не здатність оперативно розпоряджатися наявними у його підпорядкуванні потужностями й ресурсами. Для керівництва УРСР будівництво загальносоюзного масштабу на території республіки відкривало можливості забезпечити для себе можливість оперативного управління на підприємствах союзного підпорядкування, які виробляли місцеві будівельні матеріали. Завдяки партійним структурам КП(б)У, котрі мали змогу контролювати роботу усіх підприємств на території республіки на підставі Статуту ВКП(б), була змога забезпечити завантаження вільних виробничих потужностей цих підприємств і

⁴⁶⁴ Стенограмма совещания (в ЦК КП(б)У – П. С.) по рассмотрению и подготовке проекта постановления Совета Министров СССР «О строительстве Каховской гидроэлектростанции на р. Днепре, Южно-Украинского канала и об орошении земель южных районов Украины и северных районов Крыма». 10 октября 1950 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235. – Арк. 44.

спрямувати продукцію на будівництво. Тому і в питанні забезпечення «будови комунізму» місцевими будівельними матеріалами, а саме вони складали більшість потреб будівництва у матеріальному забезпеченні, керівництво УРСР здобувало для себе у значній мірі суверенізацію від союзного управління й намагалося зафіксувати у проектах постанов Ради Міністрів СРСР своє право розпоряджатися виробничими потужностями, які мали союзне підпорядкування.

Слід звернути увагу також на позицію у проекті постанови щодо зобов'язання Кримського облвиконкому також забезпечувати будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів місцевими матеріалами. Із місцевих матеріалів, які вироблялися в Кримській області, у офіційній переписці найчастіше фігурувало питання Кримського заводу стіно матеріалів (Октябрський район), який виробляв блоки ракушняка для будівництва. Керівництвом УРСР, зокрема, Заступником Голови Ради Міністрів А. Барановським, ставилось питання про будівництво цього заводу (очевидно, малося на увазі його реконструкція й розширення потужностей), оскільки продукція цього заводу була необхідною для будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів⁴⁶⁵. З приводу забезпечення реконструкції цього заводу до Ради Міністрів УРСР звертався Перший Секретар Кримського обкому ВКП(б) Л. Мезенцев⁴⁶⁶ і на цій основі між Радою Міністрів УРСР і Кримським обласним керівництвом відбувалося налагодження тісних господарських зв'язків. Власне, для кримського керівництва співпраця із керівництвом УРСР була більш ефективною ніж із керівництвом РРФСР (яке мало бути ланкою у зв'язку між радянським та партійним керівництвом Кримської області й Держпланом СРСР, котрий мав затвердити виділення коштів на будівництво цього заводу).

⁴⁶⁵ Министру промышленности строительных материалов УССР тов. Шинкареву А. Ф., Заместителю Председателя Госплана Совета Министров УССР тов. Новикову А. Г. (від – П. С.) Заместителя Председателя Совета Министров УССР А. Барановського. 14/VIII.1951 // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 3121. – Арк. 121-122.

⁴⁶⁶ Председателю Совета Министров УССР тов. Коротченко Д. С. (від – П. С.) Секретаря Крымского обкома ВКП(б) Л. Мезенцева. 21 июля 1951 г. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 3121. – Арк. 79.

Ефективність співпраці керівництва Кримської області із керівництвом України пояснюється тим, що Рада Міністрів УРСР активно відстоювала питання розвитку будівельної промисловості Криму, спираючись на потреби у її продукції будівництва Південно-Українського та Північно-Кримського каналів. Таким чином, керівництво УРСР встановлювало де-факто й намагалось закріпити завдяки проектам постанов Ради Міністрів СРСР своєрідну «опіку» над соціально-економічним життям Криму, сприяючи розвитку півострова і це відображалось у нормативному забезпеченні «будови комунізму», а саме такий статус мало будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів.

Отже, будівництво Каховської ГЕС і Південно-Українського та Північно-Кримського каналів у 1950-1952 рр. відбувалося за активного ініціативного сприяння партійного і урядового керівництва УРСР. У рамках сприяння будівництву керівництво УРСР активно лобіює перед загальносоюзними інституціями розбудову залізничного сполучення між Запоріжжям і Джанкоем, фактично, між УРСР і Кримом. Також, надавалося сприяння будівництву підприємств по виробництву будівельних матеріалів у зоні будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського та Північно-Кримського каналів, стимулюючи спрямування на будівництво цих підприємств ресурси. Заходи сприяння будівництву підприємств по виробництву будівельних матеріалів поширювалися також і на Крим. Фактично, у своєму сприянні керівництво УРСР виходить за рамки власної територальної компетенції у системі урядування в СРСР, встановленої Конституцією СРСР і УРСР. Своїми системними заходами у сприянні будівництву Каховської ГЕС і Південно-Українського та Північно-Кримського каналів керівництво УРСР стимулювало зміцнення логістики й обсягів перевезень між УРСР і Кримом, розбудову об'єктів інфраструктури в Кримській області та важливих підприємств для розвитку економіки півострова у найменш розвинутих його районах. У співпраці між партійними і виконавчими органами УРСР і Криму вибудовувалися системні зв'язки адміністративного характеру, які інтегрували Крим у єдину соціально-економічну систему із Україною іще до його передачі до складу УРСР. У післявоєнний період

керівництвом УРСР було напрацьовано значний досвід у створенні умов для соціально-економічного розвитку економічно не розвинутих регіонів. Цей досвід мав велике значення для подальшого забезпечення соціально-економічного розвитку Криму.

Активно сприяючи за власною ініціативою організаційно, кадрово та іншими можливими засобами будівництву Південно-Українського і Північно-Кримського каналів Рада Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У забезпечували можливості розширювати свої компетенції, причому, не лише фактично, а й нормативно. Ці компетенції керівництво УРСР намагалося закріплювати у проектах постанов Ради Міністрів СРСР по питанню регламентації заходів в рамках будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, які ним готувалися і в яких прописувалися його зобов'язання. Зокрема, Рада Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У отримували собі повноваження здійснювати мобілізацію кадрових і матеріальних ресурсів на користь будівництва із підприємств не лише республіканського, а й союзного підпорядкування, координувати роботу проектних установ та розпоряджатися частиною фінансових ресурсів, які Союзний уряд виділяв для потреб будівництва. Також, компетенції керівництва УРСР розширювалися територіально, на Крим, який до 1954 р. перебував у складі РРФСР, оскільки Рада Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У виявили високу ефективність у забезпеченні будівництва Північно-Кримського каналу та об'єктів, пов'язаних із його будівництвом на території півострова.

Таким чином, у ході будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів протягом 1950-1953 рр. Рада Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У виявили значну зацікавленість у реалізації цього проекту. Виявляючи зацікавленість керівництво УРСР демонструє значну ефективність у сприянні «будівництву комунізму», а саме такий статус мало будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, розширюючи межі своїх компетенцій, зокрема, інституційно, на підприємства союзного підпорядкування на території УРСР. Також, Рада Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У в командно-адміністративній системі управління в СРСР успішно розширюють свою самостійність у прийнятті управлінських

рішень в межах республіки. Крім того, керівництво УРСР активно розширює територіальні межі своєї компетенції, зокрема, на Кримську область, яка перебувала до 1954 р. в складі РРФСР, виявляючи свою більшу ефективність у реалізації проектів на території області ніж Рад Міністрів РРФСР і загальносоюзні міністерства.

Отже, після вибору за наполяганням академіка АН СРСР С. Жука у 1952 р. машинного варіанту зрошування південних районів України і північних районів Криму, питання проектного забезпечення будівництва відповідно до проектів реалізації самотічного варіанту втратило свою актуальність. Не зважаючи на зміну варіанту зрошування південних районів України і північних районів Криму керівництвом УРСР було здійснено мобілізацію установ і фахівців для проектного забезпечення майбутнього «будівництва комунізму». Активна діяльність Ради Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У та потенціал УРСР заклали підвалини для реалізації ряду проектів які забезпечували передумови інтеграції Криму в єдиний господарський комплекс із Україною. Українськими проектними організаціями в рамках підготовки будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів здійснювалося проектування об'єктів житлового, соціального і господарського призначення не лише на території УРСР в межах до 1954 р., а і в Криму. Надалі ці проектні розробки стали основою для будівництва системи зрошування південних районів України і північних районів Криму.

На прикладах лобістської діяльності Постпредства як у випадку із забезпеченням збільшення пропускної здатності відрізка залізниці Запоріжжя-Джанкой у 1951 р. так і у випадку лобіювання прийняття Радою Міністрів УРСР постанови «Про завершення робіт з відбудови міста Севастополя» видно характерну особливість командно-адміністративної системи СРСР пізньосталінського періоду і періоду післясталінського, а саме, ініціювання рішень загальносоюзного керівництва знизу, тобто, органами влади і партійними органами республіки, у даному разі УРСР. Для забезпечення процедури прийняття й оперативного контролю за її проходженням і була потреба в Постпредстві уряду УРСР в Москві. Це вказує на відсутність між загальносоюзними і республіканськими органа-

ми влади і управління раціонального механізму координації заходів при надмірній централізації системи управління. Відповідно, чим більше активізувалися проекти по соціально-економічному розвитку УРСР тим активнішою ставала діяльність Постпредства УРСР у Москві. Власне, цим обумовлювалося, що у 1951 р. постало питання про збільшення житлової площі для його співробітників. Завдяки діяльності Постпредства Ради Міністрів УРСР у Москві відбувалося розширення компетенції керівництва УРСР як галузевої, сприяючи діяльності та забезпеченню «Укрводбуду», так і територіальній, оскільки сприяння діяльності «Укрводбуду» забезпечувалося керівництвом УРСР і на території Криму.

Економічні регіони в СРСР формувалися часто виходячи із доцільності здійснення масштабних проектів на основі наявної ресурсної бази, енергетичної бази, а також на засадах показників логістики. Адміністративне районування УРСР було ефективним, фактично, для управління сільським господарством, а також місцевою промисловістю, яка підпорядковувалась республіканським міністерствам та районним виконавчим органам. Більшість промислових підприємств в УРСР після завершення Другої світової війни підпорядковувалися міністерствам СРСР. Тому партійні органи на місцях мали своїм обов'язком координувати роботу щодо розвитку підприємств союзного підпорядкування. Проте, часто ефективність роботи партійних організацій на місцях щодо координації роботи і будівництва підприємств союзного підпорядкування була підставою для залучення у відповідні регіони ресурсів, у тому числі матеріальних і фінансових, прикладом цього було звернення Першого секретаря Херсонського обкому КП(б)У Федорова до ЦК КП(б)У із проханням пролобіювати збільшення фінансування на будівництво нафтопереробного заводу в Херсоні на тій підставі, що протягом повоєнних років процес його відбудови здійснювався здебільшого із використанням місцевих ресурсів. З метою демонстрування показників розвитку підприємств союзного підпорядкування партійні керівники УРСР і на місцях після війни активно залучали місцеві ресурси, здебільшого це були трудові ресурси і будівельні матеріали. Таких прикладів у роки повоєнної відбудови було доволі багато. Тому із точки зору

ефективності залучення місцевих ресурсів адміністративне районування в СРСР мало високу ефективність, що було очевидним у повоєнні роки.

Проте, дещо інша ситуація складалась із будівництвом масштабних об'єктів та виробничих комплексів яке потребувало координації на місцевому рівні. Фактично, відбувалося формування економічних і промислових регіонів за іншими принципами, як у ситуації із розвитком енергетики, де ключове значення мали ресурсна база Донбасу та потужності річок на яких здійснювалося будівництво гідроелектростанцій. Фактично, освоєння ресурсів окремих регіонів у межах кількох адміністративних одиниць не вирішувало питання надійного забезпечення енергетичними ресурсами інших перспективних для промислового розвитку регіонів. Рівномірний розвиток промисловості у всіх регіонах мав для радянського керівництва політичне значення, оскільки мав забезпечити наявність соціальної бази зі складу робітників у цих регіонах. Саме формування енергетичних районів закладаło передумови для створення економічних районів в СРСР і в УРСР зокрема. Такими енергорайонами після Другої світової війни стають Донбасенерго, Дніпроенерго, Харенерго, Миколаївський енергокомбінат, Одеський енергокомбінат, окреме місце серед енергетичних регіональних об'єднань належало Херсону. У процесі будівництва Каховської ГЕС було закладено підвалини для створення Південного енергетичного району, який мав об'єднувати Дніпроенерго, Миколаїв, Херсон, Ростов і Крим.

Капітальні вкладення в Кримську область і місто Севастополь напередодні передачі до складу УРСР здійснювалися із республіканського бюджету РРФСР, а також із інших фондів. Дослідивши динаміку капіталовкладень у Криму протягом 1950-1953 рр., слід відзначити дві складові капітальних вкладень, а саме – це планові й позапланові. Соціально-економічний розвиток Кримського півострова відбувався завдяки участі так званих «зацікавлених» міністерств та відомств і це виявлялося у капітальних вкладеннях відомств у ті об'єкти на півострові які їх цікавили. Здебільшого, це були об'єкти рекреаційного характеру, а також сільськогосподарські підприємства. Протягом досліджуваних трьох років

динаміка капіталовкладень вказує на зростання їх обсягів, проте, відбувається більш швидкими темпами зростання позапланових капіталовкладень. Тобто, фактично, це були вкладення відомств у об'єкти які більш цікавили або вкладення за нагально виниклою потребою. У забезпеченні капітальних вкладень на соціально-економічний розвиток Кримський півострів у складі РРФСР залишався периферійною територією, яка була доволі віддалена й відмежована від територій РРФСР. Дещо пожвавало динаміку освоєння капітальних вкладень у соціально-економічний розвиток Криму будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування. Ці капіталовкладення зростали, а також збільшувалися капіталовкладення у галузь виробництва будівельних матеріалів. Проте, не завважаючи на зростання обсягів освоєння капіталовкладень у Криму соціально-економічна сфера півострова залишалася залежною від готовності «зацікавлених» відомств у її розвиток вкладати.

Труднощі у соціально-економічному розвитку Кримського півострова обумовлювалися перш за все катастрофічною нестачею працездатного населення у сільській місцевості. Причому, ця нестача особливо відчувалась у тих районах які були заплановані до реалізації програм розвитку аграрного сектору у зв'язку з розвитком системи зрошування. Після смерті Й. Сталіна постало питання щодо повернення до Криму представників депортованих народів. На рівні ЦК КПРС було вирішено категорично не допускати такого повернення і для того щоб цього не відбулося гостро постала потреба активізації переселення до Криму працездатного населення. Переселення населення до Криму із території УРСР здійснювалося протягом декількох років. Після передачу півострова до складу УРСР для забезпечення розвитку сільського господарства у Криму було передбачено здійснити на півострів переселення 17200 сімей із території України. Причому переселенська політика розгорнулась вже у тому ж таки 1954 р. розвиток аграрної сфери на півострові був для керівництва як СРСР так і УРСР пріоритетним завданням оскільки значна кількість населення міст Криму потребували забезпечення продовольством. Продовольча проблема стояла на заваді також розвитку системи експлуатації рекреаційних ресурсів в

Криму і саме розвиток сільського господарства мав вирішити як цю проблему так і питання забезпечення продовольством військового контингенту, котрий базувався на цій стратегічній території.

Першочерговим завданням для керівництва УРСР було забезпечити передумови для розвитку сільського господарства на Кримському півострові. У цьому контексті ключовим залишалося питання розбудови об'єктів гідробудівництва з метою зрошування сільськогосподарських угідь, а також забезпечення міст півострова питною водою. Будівництво Південно-Українського каналу в 1952 р. було зупинено і в 1953 р. визнано недоцільним. У цьому контексті будівництво основної траси Північно-Кримського каналу навіть не було розпочато оскільки її прокладення мало відбуватися від відмітки, яку мало бути встановлено із завершенням будівництва Південно-Українського каналу. Проте, Головне управління «Укрводбуд» продовжувало свою роботу протягом 1953-1954 рр., здійснюючи будівництво локальних систем зрошування. На території південних районів України здійснювалося будівництво Верхньо-Інгулецької і нижньо-Інгулецької систем зрошування, а на території Кримського півострова було розгорнуто будівництво Сімферопольського водосховища. У 1954 р. будівництво Північно-Кримського каналу на рівні Ради Міністрів УРСР було визнано доцільним і дано доручення відповідним інституціям здійснити проектування як цього об'єкту так і інших гідро інженерних об'єктів на території півострова. На 1954 р. розгорнулося також будівництво Чорноріченської системи зрошування і Чорноріченського водогону, який мав забезпечити водопостачання Севастополя. Тобто, вже керівництво УРСР взяло на себе зобов'язання по будівництву й створенню умов для експлуатації систем зрошування на Кримському півострові.

Виконання робіт по будівництву Сімферопольського водосховища мало численні труднощі, які було озвучено головним інженером будівельно-монтажного управління №10 Укрводбуду Тітовим на зборах партійно-господарського активу 27 січня 1953 р. У своєму виступі він відзначав недовиконання плану по ряду позицій та означив труднощі які виникли при проведенні робіт. Управлінням було збудовано містечко

для розміщення будівельників водосховища у кількості 20 будинків житлових й соціально-культурного призначення, а також 14 господарського призначення, крім того, було збудовано 7 км. автомобільної дороги і залізниці, а також 1,2 км. ліній електропередачі. Зведено було тимчасовий водозабір для забезпечення Сімферополя водою із річки Салгир. Вартими уваги є труднощі які було означено в доповіді головного інженера. Головне, це отримання проектної документації та кошторисів⁴⁶⁷. Причому, відзначено, що кошториси занижені у результаті чого будівельно-монтажне управління зазнавало збитків. Наведено було приклад щодо кошторису по будівництву доріг, які було оцінено в 11 тис. карбованців, у той час як одна дорога, яка сполучала Алуштинське шосе із селищем будівельників обходила в 70 тис. карбованців. Слід також звернути увагу на таку складність у будівництві як відсутність енергозабезпечення, що призводило до виконання всіх робіт вручну допоки на травень 1952 р. не було збудовано лінію електропередачі. Проте, та лінія вже не задовольняла потреби будівництва в електроенергії й після отримання у грудні 1952 р. проекту нової лінії електропередачі, розпочалося її будівництво й протяжність мала складати 5,5 км. Важливо відзначити також проблему відсутності у достатній кількості кадрів кваліфікованих робітників та інженерно-технічного складу і основний склад працівників було сформовано протягом першого півріччя 1952 р.⁴⁶⁸

У 1954 р. на території Криму розгортаються масштабні роботи по розвитку виноградарства для чого закуповувалися посадковий матеріал і матеріали для постановки винограду на шпалеру. Проводилися масштабні роботи по посадженню садів та ягідників. Доволі вагомим фактором сприяння розвитку перспективних для Криму налузей сільського господарства були фінансові стимули як можливість для колгоспів розподіляти 25% доходів як цільових фондів на стимулювання розвитку виноградарства, ягідництва та вирощування тююну. Таким чином, фактично відбувалося перепрофілювання

⁴⁶⁷ Стенограма собрания партійно-хозяйственного актива «Укрвод-стройка» от 27 января 1953 г. Запорожье // ДАХО. – Ф. Р3517. – Оп. 1. – Спр. 62. – Арк. 52.

⁴⁶⁸ Там само. – Арк. 54.

господарств Кримського півострова із орієнтації на вирощування зепнових культур на виноградарство, ягідництво та вирощування тютюну.

Керівництво УРСР здійснило потужну роботу, яка була спрямованою на концентрацію в управлінні профільних міністерств республіки прибуткових та перспективних об'єктів, котрі було розпорошено в управлінні різноманітних «зацікавлених» відомств. Цей процес проходив не без опору зі сторони цих відомств.

Однією із ключових проблем відродження Криму була відбудова Севастополя. У цьому місті знаходилась найбільша радянська військово-морська база. Власне, розвиток військової бази в Криму був важливим стимулом для розвитку промисловості, а також місто потребувало регулярного водопостачання й розвитку соціальної сфери. У першій і другій п'ятирічках після завершення Другої світової війни розпочати відбудову Севастополя не вийшло. Лише після передачі Кримського півострова до складу УРСР керівництво України розпочинає роботу щодо забезпечення умов відбудови міста Севастополя. Відбудова цього міста була дуже дорогим і масштабним проектом і реалізувати його була можливість лише за рахунок союзного бюджету. Тому керівництво УРСР розгорнуло роботу по лобіюванню вирішення питання фінансування відбудови Севастополя на рівні Ради Міністрів СРСР. У цьому процесі ключовою була роль Постійного Представництва Ради Міністрів УРСР при Раді Міністрів СРСР. Саме ця інституція забезпечувала постійний контакт для керівництва УРСР із ключовими посадовцями Ради Міністрів СРСР і Держплану. Перш за все, керівництво УРСР намагалося забезпечити прийняття Радою Міністрів СРСР постанови, яка би передбачала фінансування відбудови Севастополя. Проте, Голова Ради Міністрів СРСР Г. Маленков і Голова Держплану СРСР Держплану М. Сабуров були налаштовані на негативне вирішення цього питання. Постанова Ради Міністрів СРСР створювала свого роду захищену законодавчо статтю витрат на відбудову міста. Але це питання до прийняття постанови у 1954 р. довести не вдалося і, фактично, було відкладено до прийняття наступного п'ятирічного плану. Проте, у питанні

нормативного забезпечення відбудови Севастополя була змога отримати позитивне рішення на рівні Політбюро ЦК КПРС. І, водночас, слід зауважити, що в цей час відбувалося доволі гостре протистосння між Радою Міністрів СРСР і ЦК КПРС, а тому питання відбудови Севастополя опинилося у сфері доволі складного номенклатурного протистояння на найвищому рівні. Постійний Представник УРСР у своєму повідомленні про стан вирішення питання нормативного забезпечення відбудови Севастополя до Першого Секретаря ЦК КПУ О. Кириченка наголошував на необхідності його особистого втручання у справу й контакту із Головою Держплану СРСР М. Сабуровим аби добитися позитивного рішення від цієї інституції. Паралельно із лобістськими заходами в Москві керівництво УРСР здійснювало активну роботу щодо створення передумов для відродження цього міста.

У період відбудови економіки України і Криму після завершення Другої світової війни відбувається формування принципово нової стратегії соціально-економічного відродження, планування регіонального і галузевого розвитку. При цьому, відбувалась надзвичайно жорстка централізація системи управління економікою, особливо процесами відбудови цілих галузей. Забезпечити збалансований підхід до розбудови стратегічних галузей і регіональних особливостей у процесі відродження на території УРСР і Криму (до включення півострова у склад України) можливо було лише формуючи цілісний господарський регіон на територіальній основі Кримського півострова і південних районів УРСР. В Україні протягом першої та другої п'ятирічок після завершення Другої світової війни відбувалося відродження економіки на основі вугільних покладів у Донбасі та Подніпров'ї, а також енергетичних і транспортних ресурсів річки Дніпра. Розвиток транспортної логістики, системи високовольтних ліній електропередачі давали змогу активно розширювати сферу економічного освоєння у південному напрямку, забезпечуючи передумови для розвитку сільського господарства, і поширюючи цю сферу економічного освоєння на територію Криму. Керівництво УРСР у першу п'ятирічку, а особливо, при будівництві Південно-

Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування південних районів України і північних районів Криму, виявили значно більшу управлінську ефективність у забезпеченні умова для будівництва, розвитку сільського господарства та промисловості ніж загальносоюзні інституції. Ця ефективність проявилась особливо у забезпеченні трудовими ресурсами, а також матеріальними. Після передачі Криму до складу України від 19 лютого 1954 р. заходи урядового і партійного керівництва УРСР у забезпеченні місця півострова у системі поділу праці в межах України і на загальносоюзному рівні також виявилися дуже ефективними. Фактично, відбулося формування єдиного економічного району на територіальній основі південних районів України і Кримського півострова, що забезпечило сталий розвиток півострову завдяки енергетичним, транспортним і водним ресурсам із УРСР. Завдяки цьому Крим, не зважаючи на особливості радянської системи управління соціально-економічною сферою, отримав цілісний характер господарського комплексу в межах півострова, а також значну самодостатність при його певній територіальній ізольованості.

У пізньосталінщини період командно-адміністративна система управління економікою в СРСР характеризувалась централізацією за відомчим принципом. Галузеві міністерства, загальносоюзні й союзно-республіканські, мали у своєму підпорядкуванні виробничі фонди і ресурси та експлуатували їх кожне у межах підвідомчої галузі. Відповідно, усіляке планування програм і проектів міністерствами і відомствами здійснювалося із врахуванням раціонального використання ресурсів та виробничих фондів лише в рамках підвідомчих кожному із них. Виняток становили програми, які ініціювалися ЦК ВКП(б) і Радою Міністрів СРСР. Для реалізації цих програм була змога на підставі спільних постанов ЦК правлячої партії й Союзного Уряду мобілізувати ресурси, які були в розпорядженні у різних міністерств. В умовах відомчої централізації управління економікою регіональні фактори могли враховуватися лише в рамках ресурсної бази відповідного відомства, що мало наслідком, коли часто для реалізації певного проекту міністерство було вимушеним залучати ресурси із віддалених регіонів. Це призводило до нераціонального їх

використання й надмірної ресурсної затратності проектів. Відповідні проблеми активно підіймалися як у період пізньої сталінщини так і у пізніші періоди і в радянській літературі, присвяченій проблемам раціоналізації системи управління економікою та її окремими галузями, ключовим було питання балансу галузевих і регіональних факторів у плануванні й реалізації проектів⁴⁶⁹.

У Кримській області, яка до 1954 р. перебувала в складі РРФСР, надзвичайно болісним було питання забезпечення економіки півострова необхідними ресурсами і фахівцями. Фактично, у період після Другої світової війни в Криму найбільш динамічно розвивалась галузь із виробництва будівельних матеріалів⁴⁷⁰, оскільки на півострові у достатній кількості були запаси сировини. Також розвивалися окремі підприємства сільського господарства (найбільш показовим прикладом був радгосп «Молода гвардія» КДБ СРСР⁴⁷¹), рекреаційні комплекси, які перебували у підпорядкуванні загальносоюзних міністерств та відомств. Їх розвиток відбувався завдяки цільовим вкладенням у розвиток цих підприємств ресурсів відповідними міністерствами, як Міністерством шляхів сполучення, Міністерством оборони і внутрішніх справ⁴⁷². Тому на прикладі управління економікою Криму очевидною була неефективність централізації за вузь-

⁴⁶⁹ Петров А. С. О сочетании отраслевого и территориального принципов в управлении промышленным производством // Правовые проблемы науки управления. – М.: Издательство «Юридическая литература», 1966. – С. 112-113.

⁴⁷⁰ Статистические материалы характеризующие развитие народного хозяйства и культуры Крымской области за ряд лет. Производство главнейших изделий в натуральном выражении промышленностью Крымской области с гор. Севастополем за ряд лет. 18 марта 1954 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. Оп. 24. Спр. 3862. – Арк. 24.

⁴⁷¹ (В – П. С.) Совет Министров СССР (від – П. С.) Председателя Комитета государственной безопасности СССР при Совете Министров СССР И. Серова. 14 июня 1954 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. Оп. 24. Спр. 3725. – Арк. 71-72.

⁴⁷² Статистические материалы характеризующие развитие народного хозяйства и культуры Крымской области за ряд лет. Число санаториев и домов отдыха Крымской области по данным единовременного учета на 15 августа 1953 года. 18 марта 1954 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. Оп. 24. Спр. 3862. – Арк. 42.

ковідомчим принципом, оскільки відбувався розвиток лише окремих підприємств в залежності від наявності можливостей у загальносоюзних відомств в них інвестувати. Відповідно, можливостей для формування регіонального господарського комплексу в Криму у цей період просто не було.

Кримську економіку мала поживати реалізація проекту «будови комунізму», будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського й Північно-Кримського каналів та системи зрошування південних районів України і північних районів Криму. Фактично, реалізація цього проекту мала на меті формування регіонального господарського комплексу в географічних рамках півдня України і Криму.

Відомча централізація управління економікою мала наслідком численні факти нерационального використання ресурсів, як-то доставка матеріалів на будівництво із віддалених регіонів, що виявилось на будівництві Південно-Українського каналу, коли цеглу доставляли із Львівської області у Запорізьку⁴⁷³. Також на будівництво Каховської ГЕС матеріали доставлялися із областей РСФРР і доставка часто зривалась по строках, не зважаючи, що це будівництво було проголошено «будівництвом комунізму», перебувало у привілейованому становищі і мало забезпечуватися усім необхідним «комплексним способом»⁴⁷⁴.

Проблеми відомчої централізації мали часто наслідками концентрацію ресурсів на об'єктах, де їх потреба не була значною. У даному разі характерним прикладом у 1953 р. стає ситуація на будівництві Південно-Українського каналу, коли було зафіксовано в автогаражі будівельно-монтажного управління №2 надання автотранспорту колгоспам для доставки зерна на прийомні пункти в обмін на продукти⁴⁷⁵. Тобто,

⁴⁷³ Справка о состоянии и мероприятиях по строительству Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов (для – П. С.) Мельникова Л. Г. 25.01.52 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. Оп. 24. Спр. 1773. – Арк. 43.

⁴⁷⁴ Там само. – Арк. 41.

⁴⁷⁵ Заведующему отделом строительства и стройматериалов ЦК КП Украины Мацуй П. А. Информация о принятых мерах у расхитителям социалистической собственности в строительном-монтажном управлении № 2 «Укрводстрой» (від – П. С.) Секретаря (Запорізького – П. С.) областного Комитета КП Украины В. Шкабатур. 7. IV.1953 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. Оп. 24. Спр. 3334. – Арк. 14.

відбувалась тінізація економіки, яка обумовлювалась потребами раціоналізації використання ресурсів, котрі перебували в управлінні різних відомств, на регіональному рівні. Фактично, на цьому прикладі можна спостерігати як ринкові механізми було застосовано за ініціативою працівників заради вирішення проблем управління радянською централізованою економікою на місцевому рівні. У процесі будівництва Каховської ГЕС в рамках дозволеного радянським законодавством виявлялися прагнення застосовувати ринкові механізми заради забезпечення будівництва ресурсами. Проте, застосування цих механізмів гальмувалося необхідністю постійного їх узгодження із вищестоячими органами, на рівні Ради Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У. Так, були спроби забезпечити можливості для міжвідомчого обміну ресурсами для будівництва об'єктів Каховської ГЕС на засадах, зокрема, оренди підприємств, які перебували у підпорядкуванні різних відомств, проте, ці питання вирішувалися на рівні домовленості між міністерства і республіканським керівництвом УРСР⁴⁷⁶.

Ще більш характерним є приклад Октябрського заводу стіно матеріалів, будівництво якого відбувалося за ініціативи й підтримки зі сторони Ради Міністрів УРСР, котра активно лобіювала його добудову на рівні Союзного уряду. Цей завод будувався Міністерством промисловості будівельних матеріалів УРСР ще від 1941 р. для постачання матеріалів на будівництво колгоспу і МТС в Генічеському районі Херсонської області, у 1949 р. будівництво цього заводу знову набуло актуальності⁴⁷⁷.

Надмірна відомча централізація управління галузями економіки і окремими проектами мала частими наслідками неможливість прорахувати вартість будівництва об'єктів, що

⁴⁷⁶ Правительственная (телеграма). Министра электростанций и электропромышленности СССР Первухина Председателю Совета Министров УССР товарищу Коротченко. 17.VIII.1953 // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр.7547. – Арк. 192.

⁴⁷⁷ (В – П. С.) Совет Министров Украинской ССР (від – П. С.) Заместителя Министра промышленности стройматериалов Украинской ССР Н. Лысенко. 30 июля 1951 г. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 3121. – Арк. 80.

призводило до їх значного здорожчання у процесі будівництва. Така ситуація складалась під час будівництва Каховської ГЕС, а у процесі кампанії «пошуку винних», які часто відбувалися в СРСР пізньосталінського періоду у разі виникнення труднощів з реалізацією проектів, таким було неодноразово визнано начальника будівництва Каховської ГЕС С. Андріанова⁴⁷⁸.

У 1954 р. Союзним Урядом і за ініціатииви Першого Секретаря ЦК КППРС М. Хрущова було ініційовано кампанію по впровадженню раціонального використання ресурсів у господарстві. Часто наголошувалося на їх максимальній економії та здешевленні собівартості реалізації проектів. У рамках цієї кампанії було поставлено за мету стимулювати ініціативу знизу для вироблення принципово нових більш раціональних управлінських механізмів. У процесі цієї кампанії відбуваються активні консультації керівників КППРС і Союзного уряду із керівництвом в регіонах, зокрема і в УРСР. Про результати такої кампанії регулярно звітували партійні керівники регіонального рівня. Метою здійснення такої кампанії, очевидно, було стимулювати виявлення ініціатииви, оскільки її намагалися не виявляти у пізньосталінський період, так як існувала загроза стати жертвою кампанії «з пошуку винних» у труднощах, які виникали в процесі реалізації проектів. Крім того, активно розгортається ініційована партійним керівництвом і особисто М. Хрущовим кампанія проти бюрократизму, що мало на меті подолання «відомчості» в управлінні й мало стимулювати ініціативу на місцях без необхідності узгоджувати всі дії по управлінській вертикалі. Відповідно, передача Криму до складу УРСР надає імпульс для розвитку регіонального господарського комплексу в географічних рамках південних районів УРСР і Криму. Таким чином, соціально-економічного розвитку Криму могла надати лише реалізація проектів регіонального рівня і за умов кооперації підприємств на цьому рівні.

⁴⁷⁸ Виписка з протокола № 27 п 6 засідання бюро обкому КП України від 23 липня 1954 року // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3937. – Арк. 2-3.

3.2. Ресурсне забезпечення будівництва каналів

Масштабне будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування південних районів України і північних районів Криму потребувало мобілізації великої кількості ресурсів. В першу чергу потребують аналізу проблематика забезпечення будівництва фінансовими ресурсами, а також будівельними матеріалами. Також слід звернути увагу на організацію роботи по проектному забезпеченню будівництва житлових, соціально-культурних, промислових об'єктів, а також зведення основної траси каналу та локальних систем зрошування. Це масштабне будівництво дало потужний поштовх до фактичного госпродраського освоєння Кримського півострова й забезпечення його соціально-економічного розвитку, який мав важливе значення у контексті розбудови на його території радянської військової бази.

В першу чергу, слід розглянути проблему забезпечення фінансами потужного будівництва, оскільки вона була тісно пов'язаною із адмініструванням будівництва. Будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування південних регіонів України і північних регіонів Криму, започатковане постановою Ради Міністрів СРСР і ЦК ВКП(б) від 20 вересня 1950 р., вносить радикальні якісні зміни у соціально-економічні відносини УРСР (у кордонах до 1954 р.) і Криму. Особливості цих відносин визначалися специфікою фінансової системи СРСР у пізньосталінський період, зокрема, і фінансового забезпечення цієї «будови камунізму». Питання фінансового забезпечення будівництва масштабних об'єктів у період пізньої сталінщини мало надзвичайну актуальність, зважаючи на технічну складність і проблеми адміністративного забезпечення реалізації будь-якого проекту. Радянська управлінська система із-за надзвичайно високого ступеня її централізованості передбачала також централізацію фінансових потоків у державі. Тому усі питання пов'язані із направленням ресурсів на реалізацію проектів передбачали затвердження на найвищому урядовому рівні за ініціативою знизу, як це видно за змістом і процедурою просування до прийняття постанов Ради Міністрів СРСР, котрі готувалися Радою Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У та окремими

загальносоюзними міністерствами. Проблематика фінансово-го забезпечення у пізньосталінський період будівництва, котре охоплювало територію більшу як однієї республіки СРСР є важливою зважаючи на досвід раціоналізації фінансування будівництва об'єктів загальносоюзного значення завдяки організації лобістської роботи керівництва УРСР.

Питання фінансового забезпечення «будови комунізму» було ключовим від самого початку організації процесу будівельно-монтажних робіт об'єктів Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. На нараді в ЦК КП(б)У 7 жовтня 1950 р. начальник майбутнього будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів А. Бочкін виступав щодо питання забезпечення будівництва робочою силою. У своєму виступі від вказував на загальну кількість необхідних працівників 60-80 тис. чоловік⁴⁷⁹. Щодо інженерно-технічного складу, то А. Бочкін говорив про приблизну кількість у 5 тис. працівників. Також ним підіймалося питання оплати праці цих працівників і А. Бочкін вказав, що внесено пропозицію будувати Південно-Український канал за рахунок державного бюджету⁴⁸⁰. У даному разі бачимо, що питання фінансування фонду заробітної плати працівників вирішувалося оперативнo й закладалась у план народногосподарського розвитку на кожен рік окремо, відповідно до заходів, які закладалися у відповідну постанову Ради Міністрів СРСР. Відповідну постанову готували Рада Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У, керівництво Криму та профільні Міністерства бавовництва СРСР⁴⁸¹. У питанні забезпечення будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів матеріальні фонди на будівництво забезпечувалися за рахунок фондів міністерств і відомств як загальносоюзних так і республіканських, які ті отримували у відповідності із розпи-

⁴⁷⁹ Стенограмма совещания в ЦК КП(б)У по вопросу строительства Южно-Украинского канала. 7.10.1950 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235. – Арк. 4 а.

⁴⁸⁰ Там само. – Арк. 6.

⁴⁸¹ Проект письма на имя тов. Сталина И. В. и постановления С. М. Союза ССР «О мероприятиях по обеспечению выполнения постановления С. М. СССР о строительстве Южно-Украинского канала, Северо-Крымского канала и об орошении земель южных районов Украины и северных районов Крыма». 10.1950 на 208 арк., ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 908. – Арк. 1.

сом, представленим Держпланом СРСР. Джерелом же виділення заробітної плати працівникам міг бути бюджет відповідного рівня. Оскільки будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів було проголошено «будовою комунізму», воно мало загальносоюзне значення і, зобов'язання по їх будівництву покладалося на декілька загальносоюзних міністерств, то виплата заробітної плати будівельникам мала здійснюватися безпосередньо із фондів загальносоюзного бюджету.

Також, необхідно відзначити, що для будівництва такого масштабу необхідно було здійснювати мобілізацію трудових ресурсів у великих масштабах у порядку організаційного набору, а не відомчого як для проектів, які здійснювалися окремими відомствами, тобто, набір кадрів мали здійснювати Міністерство трудових резервів СРСР (здебільшого у межах УРСР), а також партійні організації в УРСР. Тому виділення фондів на фінансування фонду оплати праці на будівництві мало здійснюватися із потужного фінансового фонду, який мав змогу мобілізувати і списувати на потребу будівництва значні матеріальні ресурси. Слід відзначити, що фінансові фонди бюджету УРСР не були настільки значними щоб за їх рахунок було можливим здійснювати фінансування об'єктів такого масштабу як будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Так, державний бюджет УРСР за 1952 р. було виконано по доходах у розмірі 17 млрд. 667 млн. 800 тис. карбованців⁴⁸². На 1953 р. розмір державного бюджету УРСР по доходах було прийнято в обсязі 17 млрд. 990 млн. 700 тис. карбованців⁴⁸³. Обсяги ж видатків на будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування півдня України і півночі Криму за планами Міністерства бавовництва СРСР складали 12 млрд. карбованців⁴⁸⁴. Планами будівництва передбачалося, що, фактично, розпоча-

⁴⁸² Доповідь про Державний бюджет Української РСР на 1953 рік та звіт про виконання Державного бюджету Української РСР за 1952 рік // ЦДАГО України. – Ф. 1. Оп. – 24. – Спр. 2943. – Арк. 223.

⁴⁸³ Там само. – Арк. 226.

⁴⁸⁴ Товарищу Сталину І. В. (від – П. С.) Председателя Совета Министров УССР Д. Коротченко, Секретаря ЦК КП Украины Л. Мельникова. Декабрь 1952 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1774. – Арк. 232.

тий процес у 1951 р. має бути завершено у 1957 р.⁴⁸⁵. Тобто, для бюджету УРСР фінансування такого масштабного проекту було не можливим, оскільки із нього не можливо було списувати на його фінансове забезпечення надто великі обсяги. Бюджетом СРСР було встановлено обсяги бюджетного наповнення республік Радянського Союзу і за СРСР було зафіксовано такі розміри бюджету УРСР на 1951 р. При цьому, видатки державного бюджету УРСР складали у 1952 р. – 17 млрд. 594 млн. 400 тис. карбованців⁴⁸⁶, а у 1953 р. – 17 млрд. 953 млн. 100 тис. карбованців⁴⁸⁷. Основні фінансові фонди із УРСР мобілізувалися до загальносоюзного бюджету і тому саме із цього бюджету була змога списувати значні фінансові ресурси для будівництва масштабних об'єктів. Власне, мобілізація ресурсів до загальносоюзного бюджету в СРСР була засобом централізації системи управління в країні й зниження впливу у забезпеченні адміністрування економіки і соціальної сфери ролі республіканських урядів та місцевих Рад і їх виконкомів. Фактично, з питань будь-якого фінансового забезпечення керівництво УРСР було змушеним звертатися до Ради Міністрів СРСР, як у випадку із включенням у план народногосподарського розвитку будівництва окремих об'єктів які було розташовано на території УРСР⁴⁸⁸. Слід звернути увагу на те, що керівництво УРСР звертало увагу Держплану СРСР на необхідність будівництва підприємств на території республіки для потреб підприємств загальносоюзного підпорядкування, хоча відповідні підприємства, виділення фондів на які лобіювалося керівництвом УРСР, мали локальний характер, а їх продукція мала використовуватися для місцевих потреб. Тому слід звернути увагу на той фактор, що підпорядкованість

⁴⁸⁵ Там само. – Арк. 232-233.

⁴⁸⁶ Доповідь про Державний бюджет Української РСР на 1953 рік та звіт про виконання Державного бюджету Української РСР за 1952 рік // ЦДАГО України. – Ф. 1. Оп. – 24. – Спр. 2943. – Арк. 223.

⁴⁸⁷ Там само. – Арк. 226.

⁴⁸⁸ В Президиум Совета Министров Союза ССР. Совет Министров Украинской ССР просит Президиум Совета Министров СССР при рассмотрении проекта государственного плана развития народного хозяйства СССР на 1952 год, представленного Госпланом СССР, учесть следующие замечания, касающиеся республиканского хозяйства СССР. 25.X.1951 г. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 2379. – Арк. 99.

підприємств союзного чи республіканського визначалась, у першу чергу, не географічною зоною використання продукції цих підприємств, а підпорядкованістю об'єктів для потреб яких продукція цих підприємств використовувалась. Особливо це положення стосувалось будівельних підприємств. У процесі будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів даний принцип часто порушується, зважаючи, що оперативну мобілізацію будівельних ресурсів для потреб будівництва, фактично, мало здійснювати керівництво УРСР. Зокрема, на нараді в ЦК КП(б)У 10 жовтня 1950 р. дане питання активно підіймає Заступник Голови Ради Міністрів УРСР Л. Корнієць, вказуючи, що в зоні будівництва Південно-Українського каналу розташована велика кількість підприємств по виробництву будівельних матеріалів загальносоюзного підпорядкування, які не задіяні на повну потужність, а, відповідно, їх потужності є сенс задіяти на потреби будівництва⁴⁸⁹. Отже, очевидно, що керівництво УРСР мало доволі повну і оперативну інформацію про економічну ситуацію і виробничі потужності на території республіки, про можливості їх використання у проектах, реалізація яких його цікавила. Тому, в даному разі є очевидною неефективність командно-адміністративної системи в СРСР, що відображалось у документації тогочасних партійних і урядових органів. За даними цих документів про можливості використання потенціалу територій загальносоюзне керівництво інформувалося знизу, від республіканських органів влади. Відповідно, фактично, питання реалізації проектів загальносоюзного масштабу, які вирішувалося прийняттям постанови Ради Міністрів СРСР, котра готувалась, фактично, ЦК КП(б)У і Радою Міністрів УРСР із долученням до процесу підготовки цієї постанови профільних загальносоюзних міністерств.

Потрібно звернути увагу також і на той факт, що оцінку капітальних вкладень на будівництво Південно-Українського і

⁴⁸⁹ Стенограмма совещания (в ЦК КП(б)У. – П. С.) по рассмотрению и подготовке проекта постановления Совета Министров СССР «О строительстве Каховской гидроэлектростанции на р. Днепре, Южно-Украинского канала и об орошении земель южных районов Украины и северных районов Крыма». 10 октября 1950 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235. – Арк. 44.

Північно-Кримського каналів було здійснено Міністерством бавовництва СРСР, якому підпорядковалась будівельна організація «Укрводбуд», яка здійснювала це будівництво і саме це міністерство курувало дану «будову комунізму». Фінансування будівництва здійснювалося через міністерство, яке здійснювало координацію цього будівництва. Також, питання здійснення оцінки витрат на проведення будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів могло здійснюватися у першу чергу установою, котра мала повноваження проводити будівництво і контролювати процес проектування цієї будови і такою установою було Головне управління «Укрводбуд» Міністерства бавовництва СРСР. Тому куруюче міністерство мало змогу забезпечувати лобювання питання виділення фінансових фондів на будівництво у Держплані СРСР і у Раді Міністрів СРСР. Начальник «Укрводбуду» А. Бочкін заявляв, що будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів за масштабами є безпрецедентним для СРСР, для Європи і Америки⁴⁹⁰. Тобто, оцінка масштабів будівництва покладалась на будівельну організацію і, за заявою, А. Бочкина, «Укрводбуд» здійснював комунікацію із місцевими органами влади, якими на той час були Ради, на предмет отримання матеріальних фондів для будівництва (сюди не входило фінансове забезпечення будівництва, яке могло здійснюватися виключно через Міністерство фінансів СРСР)⁴⁹¹. Важливу роль відігравала ініціативність у реалізації програм і проектів в СРСР на місцевому рівні, проте це не стосувалося питань фінансового забезпечення, котре могло здійснюватися винятково за вертикальним принципом через урядові фінансові органи. Слід відзначити, що відповідний принцип радянської командно-адміністративної системи давав змогу СРСР оперативно мобілізувати і централізувати значні обсяги фінансових фондів на реалізацію масштабних проектів і для потреб військового будівництва, яке займало ключове значення у радянській бюджетній політиці.

⁴⁹⁰ Стенограммы докладов начальника «Укрводстроя» тов. Бочкина А. Е. и начальника «Днепростроя» тов. Андрианова С. Н. о строительстве Каховской гидроэлектростанции, Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 236. – Арк. 7.

⁴⁹¹ Там само. – Арк. 13.

Важливо здійснити аналіз процесу розподілу фінансових ресурсів для реалізації проектів у рамках будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Так, при здійсненні будівництва виділення фінансових ресурсів здійснювалося централізовано і оперативним розпорядником цих фондів була будівельна організація «Укрводбуд», котра їх освоювала і оперативно про це звітувала. У оперативній інформації про хід будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів у 1952 р., якою було охоплено також дані про хід будівництва у попередні роки, вказувалося, що у 1951 р. план освоєння капіталовкладень по виконанню будівельно-монтажних робіт у 65 млн. карбованців було виконано до 20 вересня 1951 р.⁴⁹². До речі, у довідці про стан проектно-пошукових і підготовчих робіт по будівництву Каховської ГЕС та Південно-Українського і Північно-Кримського каналів для Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова від Н. Сердюкова також присутня сума для «Укрводбуду» у 65 млн. карбованців⁴⁹³. Ця цифра, яка складала фінансування на 1951 р., дещо десонує із цифрою, представленою у записці Й. Сталіну від Д. Коротченка і Л. Мельникова, у котрій ці посадовці УРСР звертали увагу на недостатні обсяги фінансування будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. У записці до Й. Сталіна було вказано на 1951 р. суму фінансування яка складала 100 млн. карбованців⁴⁹⁴. Можливо припустити, що така різниця у сумі фінансування виникла із-за того, що безпосередньо «Укрводбудом» освоювалося лише 65 млн. карбованців.

⁴⁹² О ходе строительства Южно-Украинского канала и мерах, обеспечивающих выполнение производственного плана в 1952 году. А. Бочкин. 12.11.1952 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 108.

⁴⁹³ Справка о состоянии проектно-изыскательских и подготовительных строительных работ по Каховской гидроэлектростанции, Южно-Украинскому и Северо-Крымскому каналам. Мельникову Л. Г. (від – П. С.) Сердюкова Н. 29/І. 1951 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. Оп. 24. – Спр. 905. – Арк. 1.

⁴⁹⁴ Товарищу Сталину И. В. (від – П. С.) Председателя Совета Министров УССР Д. Коротченко, Секретаря ЦК КП Украины Л. Мельникова. Декабрь 1952 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1774. – Арк. 232.

На 1952 р., за даними А. Бочкіна було заплановано освоєння 220 млн. карбованців, із яких планувалося на здійснення будівельно-монтажних робіт вкладення у 150 млн. карбованців, на придбання засобів виробництва і транспорту 62 млн. карбованців і на інші витрати 3,8 млн. карбованців. Варто у цьому контексті відзначити, що планом капітальних вкладень на 1952 р. було передбачено виділення Запорізькому облвиконкому 4,8 млн. карбованців на забезпечення водопостачання міста⁴⁹⁵. Із наведених А. Бочкіним даних видно, що саме його організація здійснювала оперативне управління виділеними на будівництво фондами, у тому числі й для потреб міста Запоріжжя. У рамках фінансового забезпечення будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів передбачалося в якості реалізації проекту місцевого значення, комунального, фінансове забезпечення реалізації цього проекту. При цьому, видно, що розподіл цих фондів також здійснювався «Укрводбудом», котрий як профільна будівельна організація мав проводити виконання робіт по забезпеченню водопостачання Запоріжжя, принаймні частково, на пайових засадах.

Проте, не зважаючи на плановані обсяги фінансування будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування півдня України і півночі Криму, плани фінансового забезпечення у повному обсязі жодного року не виконувалися. Від самого початку будівництва у 1951 р. виділення фінансових фондів планувалося у дуже малих обсягах. Так, за даними, наданими у записці Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка і Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова на ім'я Й. Сталіна у 1951 р. на будівництво було виділено 100 млн. карбованців, у 1952 р. було виділено 220 млн. карбованців, а на 1953 р. планувалось виділення 300 млн. карбованців⁴⁹⁶. На фоні загальної суми вартості будівництва у 12 млрд. карбованців, фінансування по роках було незначним. Фактично, воно надзви-

⁴⁹⁵ О ходе строительства Южно-Украинского канала и мерах, обеспечивающих выполнение производственного плана в 1952 году. А. Бочкин. 12.11.1952 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 108.

⁴⁹⁶ Товарищу Сталину Й. В. (від – П. С.) Председателя Совета Министров УССР Д. Коротченко, Секретаря ЦК КП Украины Л. Мельникова. Декабрь 1952 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1774. – Арк. 232.

чайно відставало від запланованого графіка. Про це наголошувалося у зауваженнях до проекту записки Держплану СРСР про будівництво Південно-Українського каналу за підписом Д. Коротченка і Л. Мельникова, яку було розіслано членам урядової комісії по розгляді питання вибору варіанту траси Південно-Українського каналу, що на його будівництво було виділено всього 5,5 % загальної суми при тому, що на будівництво вже було витрачено 43% часу⁴⁹⁷. Отже, відставання від графіку освоєння фінансових ресурсів на будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів було очевидним і усвідомленим на рівні загальносоюзного керівництва. Власне, це відставання не давало змоги «Укрводбуду» розгорнути будівництво головної траси каналу і, можливо, було пов'язаним із постійним пошуком більш оптимального з фінансової точки зору варіанту будівництва. Так, до 1 січня 1952 р. проводилась робота по проектуванню Південно-Українського каналу, а затвердження цього проекту затягнулося із-за постановки питання академіком С. Жуком про більш фінансово оптимальний варіант машинного зрошування відносно планованого початково самотічного.

Розглядаючи фінансове забезпечення будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, слід звернути увагу на дискусії щодо вибору варіанту зрошування, машинного або самотічного. Реалізація машинного варіанту зрошування передбачала відмову від будівництва Південно-Українського каналу. Машинний варіант зрошування передбачав суму капіталовкладень на будівництво на 3,0-3,5 млн. карбованців меншу ніж самотічний, що було основним аргументом академіка С. Жука і Д. Кузнецова, директора Українського відділу інституту Гідроенергопроект, які відстоювали саме цей варіант зрошування⁴⁹⁸. В ході урядового обговорення

⁴⁹⁷ Замечания к проекту записки по строительству Южно-Украинского канала, разработанной Госпланом СССР. (За підписом – П. С.) Д. Коротченко та Л. Мельникова. Розіслано членам Комісії (Ради Міністрів СРСР – П. С.) за розпорядженням М. Сабурова. 23 лютого 1953 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893. – Арк. 141.

⁴⁹⁸ Секретарю ЦК КП України Л. Мельникову (від – П. С.) Зав. отделом ЦК КП Украины по строительству и стройматериалам Мацуй, Зав. сектором отдела ЦК КП Украины по строительству и стройматериалам Бибикина. Не пізніше 21.2.1953 р. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893. – Арк. 38.

машинного варіанту зрошування, не зважаючи на те, що від вересня 1950 р. самотічний варіант мав підтримку Й. Сталіна і декларувався як його ініціатива, керівництво СРСР схилиється до його прийняття. Зокрема, доволі потужні лобістські зусилля були потрібні зі сторони прихильників самотічного варіанту у особі Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка і Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова та Заступника Міністра бавовництва СРСР А. Аскоченського при відстоюванні самотічного варіанту зрошування. Слід звернути увагу, що у січні-лютому кожного року в СРСР відбувався бюджетний процес і у 1952 р. в цей час готувався до прийняття державний бюджет СРСР на 1953 р. Тому питання зміни варіанту зрошування актуалізується у час коли в Раді Міністрів СРСР розгортається дискусія щодо розподілу бюджетних фінансових ресурсів. Так і у 1951 р. протягом січня 1951 р. відбувалась активна дискусія в Президії Ради Міністрів СРСР щодо питання виділення фондів на будівництво Каховської ГЕС і Південно-Українського та Північно-Кримського каналів.

Оскільки будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів здійснювалося на території УРСР і Криму (котрий на той час перебував у складі РРФСР), то через фінансуванням будівельної організації «Укрводбуд» ресурси освоюються також і на території Кримської області. Бюджетна система СРСР не давала змоги для належного спрямування бюджетних коштів до Криму із державного бюджету СРСР, з якого відбувався розподіл найбільших обсягів фінансових фондів. Тому реалізація масштабного будівельного проекту, який охоплював територію УРСР і Криму створює умови для надходження до Криму фондів із державного бюджету СРСР. Вже у 1952 р. постає питання корегування суми фінансових фондів на будівництво системи зрошування півдня України і півночі Криму в результаті зміни варіанту зрошування із самотічного на машинний. Це стримувало освоєння вже виділених на будівництво фінансових фондів та впливало на бюджетний процес в СРСР. Проте, можливості впливу керівництва УРСР на виділення значних фінансових фондів із державного бюджету СРСР були обмежені його статусом в радянській номенклатурній ієрархії пізньосталінського періоду.

Але, не зважаючи на обмежені можливості впливу на забезпечення будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування південних районів України і північних районів Криму, керівництво УРСР, користуючись можливістю забезпечувати постачання ресурсів для «будови комунізму», активно намагалося спрямовувати поставки із підприємств та регіонів в яких було потреба підтримати роботу місцевих підприємств. Наприкінці першого року активного зведення об'єктів «Укрводбудом» в рамках будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів на будову завозяться матеріали, зокрема, із Львівської та інших областей. Про це вказано у звіті Першому Секретареві ЦК КП(б)У Л. Мельникову бригади по наданню допомоги будівництву і покращенню культурно-побутового обслуговування трудящих будівництва. У цьому звіті містяться численні дані критичного характеру, які дають доволі змістовну інформацію про постачання будівництва. Зокрема, зазначено, що не налагоджено видобуток і виробництво місцевих матеріалів, таких як ракушняк, пісок, вапняки. Запорізька, Херсонська і Одеська області багаті ракушняком, вапняками та іншими необхідними матеріалами, при цьому, на думку членів цієї бригади, «Укрводбуд» і будівельно-монтажні управління вважають за доцільне отримувати дорогу цеглу із Львівської й інших областей вартістю 750-800 карбованців за тисячу із великими втратами її якості (бита при транспортуванні)⁴⁹⁹. Слід зауважити, що рішення про постачання цегли для будівництва об'єктів Південно-Українського каналу приймалося не «Укрводбудом» чи будівельно-монтажними управліннями, а на рівні Ради Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У. Постачання цегли із Львівської області на будівництво Південно-Українського каналу здійснювалося на підставі постанови Ради Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У від 31 березня 1951 р. і виконком Львівської обласної Ради депутатів трудящих зобов'язав міжобласне відділення тресту «Укрпостачзбутбудматеріалів» поставити із заводів Львівської області запорізькому будівельно-монтажному управлінню №1 «Укрводбуду» для будівництва

⁴⁹⁹ Справка о состоянии и мероприятиях по строительству Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов (для – П. С.) Мельникова Л. Г. 25. 01.52 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 43.

Південно-Українського і Північно-Кримського каналів цегли у кількості 5,5 млн. штук⁵⁰⁰. Із звіту бригади по наданню допомоги будівництву і покращенню культурно-побутового обслуговування трудящих будівництва видно, що допускалась певна самостійність керівництва «Укрводбуду» і його будівельно-монтажних управлінь у прийнятті господарських рішень, проте, у даному разі, для Ради Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У пріоритетом було постачання цегли саме зі Львівської області. Слід відзначити, що у цьому випадку забезпечувалися відповідні показники соціально-економічного розвитку області й підстави для Львівської області добиватися виділення на її розвиток фондів із республіканського бюджету.

Проте, за допомогою таких заходів як направлення комісії, постійний контроль за будівництвом по партійній лінії зі сторони ЦК КП(б)У на керівництво «Укрводбуду» і його будівельно-монтажних управлінь здійснюється вплив з метою спрямування на потреби будівництва матеріалів від постачальників, яких визначало керівництво УРСР. Адже для нього важливе значення мало створення умов для розвитку місцевої провислості у зоні будівництва, зокрема, для її більш раціонального розміщення⁵⁰¹. Робота, в якій зазначається економічний ефект від будівництва для розвитку місцевої промисловості була видана у 1953 р. в Київському державному університеті імені Т. Г. Шевченка і вона мала пропагандистський характер, а тому без узгодження із політикою правлячої республіканської партійної організації відповідні формулювання в ній допускалися не могли. Питання про налагодження експлуатації місцевих матеріалів у зоні будівництва неодноразово ставилися і на нарадах партійно-господарського активу, зокрема, 26 січня 1952 року на такій нараді будівельників Каховського гідровузла Секретар ЦК КП(б)У А. І. Кириченко поставив питання про необхідність будівництва нового бетонного

⁵⁰⁰ Решение исполкома Львовского областного Совета депутатов трудящихся от 16 мая 1951 г. «О поставках в III и IV кварталах 1951 г. кирпича запорожскому СМУ №1 треста «Укрводстрой»» // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1290. – Арк. 3.

⁵⁰¹ Шоломій Ю. М. Перспективи розвитку народного господарства в зоні Каховського гідробудівництва. – К.: Видавництво Київського державного університету імені Т. Г. Шевченка, 1952. – С. 26.

заводу і гранітного кар'єра в Запоріжжі, а також налагодження видобутку піску в Миколаєві і в Євпаторії⁵⁰². У звідній записці проектного завдання будівництва Каховської ГЕС, яку було складено іще 1951 р., пісок із цих двох родовищ визначено як найбільш сприятливий для будівництва із відзначенням окремих недоліків цих родовищ⁵⁰³. Цією ж запискою також відзначено перспективи видобутку й інших будівельних матеріалів для будівництва Каховської ГЕС як граніт, камінь-вапняк тощо. Тому для ЦК КП(б)У і Ради Міністрів УРСР було достатньо підстав здійснювати заходи по розбудові підприємств із виробництва будівельних матеріалів у областях України якими пролягала зона будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського та Північно-Кримського каналів.

У контексті забезпечення будівництва Каховської ГЕС та Південно-Українського і Північно-Кримського каналів необхідними ресурсами доволі цікавим є звернення зборів працівників Кременчуцького деревообробного комбінату тресту «Укрдрев» до Херсонського обкому КП(б)У і начальника «Укрводбуду» А. Бочкіна та «Дніпробуду» С. Андріанова, у якому працівники комбінату висловлюють бажання сприяти масштабним сталінським будівництвам. Висловлено готовність здійснювати деревообробку і відправлення деревообробної продукції для будівництв шляхом сплаву Дніпром і залізницею. Мотивується у зверненні доцільність скористатися ініціативою зборів добрим логістичним розташуванням комбінату, а також новим обладнанням на ньому⁵⁰⁴. Цей епізод є характерним для періоду пізньої сталінщини, коли перспективи розвитку підприємств залежали від участі у масштабних

⁵⁰² Стенограма виступлення Секретаря ЦК КП(б)У тов. Кириченко А. И. на зборі партійно-хозяйственного актива строителей Каховского гидроузла. 26 января 1952 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2688. – Арк. 9.

⁵⁰³ Каховская гидроэлектростанция на р. Днепре. Проектное задание. Том I. Сводная записка. 5.X.1951 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 909. – Арк. 36-37.

⁵⁰⁴ Секретарю Херсонского обкома КП(б)У тов. Алидину, Начальнику строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов тов. Бочкину, Начальнику Днепростроя Андрианову (від – П. С.) директора д/о комбината Шатохина та інших уповноважених зборів. 31 марта 1951 г. // ДАХО. – Ф. П46. – Оп. 1. – Спр. 1984. – Арк. 44-45.

будівництвах. Тому таку перспективу намагався отримати Кременчуцький деревообробний комбінат, взявши участь у сталінських будівництвах. Тому для розвитку Криму й реалізації масштабних проєктів, які мали забезпечити соціально-економічний розвиток Криму, на території України склалися доволі сприятливі умови як по забезпеченню сировиною так і по ініціативам підприємств.

Із Криму пріоритетне значення мало постачання для будівництва Каховської ГЕС піску із Євпаторійського кар'єра. У листопаді 1953 р. Начальник «Дніпробуду» С. Андріанов повідомляв Секретарю Херсонського обкому КП(б)У Онищенку про покращення постачання будівництва електростанції піском із Євпаторійського і Балабанівського кар'єрів⁵⁰⁵.

Організацією «Дніпробуд», котра займалась будівництвом Каховської ГЕС, на 1 липня 1953 р. було освоєно експлуатацію піщаного кар'єру в Євпаторії. У червні 1953 р. було прокладено шляхи в піщаному забої і в забої гранітної суміші й направлено другий екскаватор на освоєння кар'єру в Євпаторії (відповідно, до цього моменту вже було на освоєння кар'єру направлено екскаватор і активно відбувалась його експлуатація)⁵⁰⁶. Із липня 1953 р. мало розпочатися відвантаження піску із Євпаторійського кар'єру на будівництво Каховської ГЕС і у Інформації по будівництву електростанції вказується, що роботи по освоєнню кар'єру здійснювалися силами «Дніпробуду»⁵⁰⁷. Ця інформація є свідченням, що начальник «Дніпробуду» С. Андріанов надає інформаційний звіт Першому Секретарю ЦК КПУ А. Кириченку про активну роботу по будівництву Каховської ГЕС. У даному разі події відбуваються після смерті Й. Сталіна, коли активізувалась боротьба за владу на рівні загальносоюзного керівництва. У цій ситуації відбувається посилення політичного і адміністратив-

⁵⁰⁵ Секретарю Херсонского обкома КП(б)У тов. Онищенко В. П. Информационный отчет о состоянии работ по строительству Каховской ГЭС на 1-е ноября 1953 года (від – П. С.) Начальника Днепростроя С. Андрианова, 26 ноября 1953 г. // ДАХО. – Ф. П46. – Оп. 1. – Спр. 2413. – Арк. 367.

⁵⁰⁶ Секретарю ЦК КП Украины товарищу Кириченко А. И. Информационный отчет о состоянии работ по строительству Каховской ГЭС на 1-е июля 1953 года (від – П. С.) Начальника Днепростроя Андрианова С. 23 июля 1953 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2892. – Арк. 13.

⁵⁰⁷ Там само. – Арк. 15.

ного впливу партійних структур в УРСР на фоні загального послаблення адміністративного впливу структур КПСР на Раду Міністрів СРСР. «Дніпробуд» підпорядковувався Міністерству електростанцій СРСР у статусі Головного Управління, проте, необхідними матеріалами і кадрами його робота забезпечувалась за ініціативою і фактичним кураторством зі сторони ЦК КПУ і Ради Міністрів УРСР. Питання освоєння виробництва і видобутку необхідних для будівництва електростанції матеріалів за межами УРСР (як у Криму, котрий до 1954 р. був областю в складі РРФСР) узгоджувалося на рівні ЦК КПУ, оскільки розробка проектного завдання будівництва Каховської ГЕС здійснювалась Українським відділенням Інституту Гідроенергопроект⁵⁰⁸.

Також питання планування розміщення населених пунктів і промислових та сільськогосподарських підприємств у зоні будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського каналу розроблялося Українським Державним Інститутом проектування міст (Гіпроградом). По Херсонській області цим Інститутом було встановлено межі зони будівництва Каховської ГЕС і каналу, яка включала такі райони як Бериславський, Білозерський, Велико-Лепетихський, Верхньо-Рогатинський, Горностаївський, Голопристанський, Генічеський, Іванівський, Каховський, Каланчакський, Камишинський, Ново-Троїцький, Нижньо-Сірогозький, Ново-Маячковський, Ново-Воронцовський, Скадовський⁵⁰⁹, Сивашський, Цюрюпинський, Чаплинський і Херсонський. Постановою облвиконкому і бюро Херсонського обкому КП(б)У від 30 червня 1951 р. було прийнято рішення визнати доцільними розроблені перспективи розміщення промислових і сільськогосподарських підприємств, а також мережі доріг правильними і можуть бути прийнятими за основу для подальшої розробки схеми районного

⁵⁰⁸ Каховская гидроэлектростанция на р. Днепре. Проектное задание. Том I. Сводная записка. 5.X.1951 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 909. – Арк. 17.

⁵⁰⁹ Выписка из протокола №31 п. 3-з Заседания бюро Херсонского обкома КП(б)У 30 июня 1951 г. Об основных положениях районной планировки зоны влияния Южно-Украинского канала и Каховской ГЭС (постановление облисполкомам и бюро обкома КП(б)У) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1290. – Арк. 37.

планування зони впливу Південно-Українського каналу і Каховської ГЕС⁵¹⁰. Тобто, планування економічного районування і розміщення транспортних магістралей та підприємств у південних районах УРСР здійснювалося також українськими проектними установами. Із цього планування у реалізації програми здійснення будівництва мав виходити і «Дніпробуд». Відповідно, питання залучення ресурсів Кримської області (на 1951-1953 рр. іще РРФСР) перебувало у сфері підтримки й лобіювання керівництвом УРСР.

Будівництво найбільшої кількості підприємств по виробництву будівних матеріалів керівництво УРСР активно здійснювало по областях, якими мала проходити траса каналів і у прилеглих областях. По Дніпропетровській області на контролі у Ради Міністрів УРСР перебувало будівництво двох підприємств: Токівського каменедробильного і Нікопольського цегляного заводів. По Запорізькій області – три: Запорізький цегляний завод, Запорізький селікатний і Запорізький цегляний № 1-2; по Миколаївській – чотири: Миколаївський цегляно-черепичний завод, Касперівський завод стінових матеріалів, Ново-Данилівський каменедробильний, Миколаївський цегляно-черепичний завод «Петрівка»; По Херсонській області – три: Херсонський цегляно-черепичний завод, Степанівський завод стіно матеріалів, Архангельський вапняковий; По Одеській області – Булдинський завод стіно матеріалів. Рада Міністрів УРСР активно здійснює підтримку та ініціативне кураторство будівництва по трасі Південно-Українського і Північно-Кримського каналів і поза межами республіки, в Криму (Кримський завод сіноматеріалів)⁵¹¹. У довідці до проекту Постанови Ради Міністрів УРСР «Про хід виконання плану будівництва підприємств Міністерства промисловості будівельних матеріалів в зоні Каховської гідроелектростанції і Південно-Українського каналу», яку було підготовлено до прийняття у 1952 р., перед-

⁵¹⁰ Там само.

⁵¹¹ Справка о ходе строительства предприятий Министерства промышленности строительных материалов СССР в районе строительства Каховского гидроузла и трассы Южно-Украинского канала на 10 мая с. г. (1952 – П. С.) (за підписом Заступника Міністра промисловості будівельних матеріалів Української РСР Н. Лисенка – П. С.) // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 5745. – Арк. 81-85.

бачено пункт за яким Міністерство промисловості будівельних матеріалів УРСР мало взяти під особливий контроль будівництво підприємств у районі Каховської гідроелектростанції та Південно-Українського каналу. На будівництво цих підприємств на Міністерство промисловості будівельних матеріалів УРСР було покладено зобов'язання направляти першочергово усі необхідні матеріали й обладнання⁵¹². А 22 вересня 1951 р. за ініціативою Ради Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У було розроблено й направлено на розгляд Держплану СРСР проект постанови Ради Міністрів СРСР за якою мало бути забезпечено здійснення необхідних заходів по завезенню на будівництво Південно-Українського каналу місцевих матеріалів у обсягах щоб мати запаси для продовження будівельних робіт у зимовий період⁵¹³. Проектом постанови Ради Міністрів СРСР «Про заходи із надання допомоги в проектуванні та будівництві Південно-Українського каналу і Північно-Кримського каналів» було передбачено, що Рада Міністрів УРСР і Кримський обласний виконавчий комітет Ради депутатів трудящих мають у 1952 р. повністю забезпечити будівництво місцевими будівельними матеріалами⁵¹⁴. Проте, здійснювати будівництво підприємств місцевої провислості будівельних матеріалів Рада Міністрів УРСР мала змогу за включення даних об'єктів на підставі висновків Держплану УРСР до річного плану розвитку народногосподарського комплексу республіки. За повідомлення Держплану УРСР Раді Міністрів республіки від 18 вересня 1952 р. на 9 заводах, котрі

⁵¹² Справка к проекту постановления Совета Министров УССР «О ходе выполнения плана строительства предприятий Министерства промстройматериалов УССР в зоне Каховской гидростанции и Южно-Украинского канала». 5.VI.1952 р. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 5745. – Арк. 88.

⁵¹³ Секретарю ЦК УП(б) Украины товарищу Мельникову Л. Г. Докладная записка (від – П. С.) Зав. Отделом строительства и стройматериалов ЦК КП(б)У Мацуй П. А. 4.X.51 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 905. – Арк. 70.

⁵¹⁴ Проект Постановления Совета Министров Союза ССР «О мерах оказания помощи в проектировании и строительстве Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов». (Направлено Сабурову Н. З. Головою Ради Міністрів Української РСР Д. Коротченком і Секретарем Центрального Комітету КП(б)У Л. Мельниковим – П. С.). 8 сентября 1951 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 905. – Арк. 101-102.

будувалися під забезпечення будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського каналу було розвідано запаси сировини, а по трьох підприємствах запаси сировини лишалися під питанням⁵¹⁵. Проектом постанови Ради Міністрів СРСР «Про заходи із надання допомоги в проектуванні та будівництві Південно-Українського каналу і Північно-Кримського каналів» також передбачалося зобов'язання для Міністерства промисловості будівельних матеріалів СРСР протягом 1952 р. збудувати у Запорізькій та Херсонській областях два заводи по виробництву силікатної цегли потужністю 50 млн. штук на рік⁵¹⁶. Таким чином, Рада Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У активно використовували можливості лобювати через загальносоюзні органи управління будівництво підприємств по виробництву будівельних матеріалів на півдні України.

Для забезпечення будівництва Каховської ГЕС по Херсонській області розгорнулися потужні геолого-розвідувальні роботи по виявленню покладів сировини для виробництва будівельних матеріалів, а також роботи по розширенню виробничої бази підприємств по виробництву будівельних матеріалів. Зокрема, в районі Каховки було на 1951 р. заплановано запуск печі для обпикання вапна, розширення кар'єру по видобутку каменя, розширення Херсонського вапнякового заводу і Херсонського комишитового заводу й будівництво Херсонського цегляно-черепичного заводу⁵¹⁷.

Потребами «будови комунізму» керівництво УРСР цілковито обґрунтовувало перед союзним керівництвом плани економічного розвитку республіки, що мало велике значення в

⁵¹⁵ Заступник Голови Держплану О. Новіков до Ради Міністрів УРСР. 18.IX.1952 р. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 5745. – Арк. 138.

⁵¹⁶ Проект Постановления Совета Министров Союза ССР «О мерах оказания помощи в проектировании и строительстве Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов». (Направлено Сабурову Н. З. Головою Ради Міністрів Української РСР Д. Коротченком і Секретарем Центрального Комітету КП(б)У Л. Мельниковим – П. С.). 8 сентября 1951 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 905. – Арк. 102.

⁵¹⁷ Справка в промышленный отдел Обкома партии Клушкину И. М. Херсонского областного управления промышленности (від – П. С.) начальника Херсонского областного управления промышленности строительных материалов Гармаша. Декабрь 1950 г. // ДАХО. – Ф. П46. – Оп. 1. – Спр. 1773. – Арк. 86.

умовах командно-адміністративної системи періоду пізньої сталінщини. Керівництво УРСР спрямовувало фонди на будівництво підприємств у межах 5 областей республіки, причому ці підприємства мали відігравати вагомий роль у подальшому соціально-економічному розвитку республіки, оскільки виробляли продукцію, котра у період відбудови користувалась значним попитом – будівельні матеріали. Таким чином, основні заходи по мобілізації виробничих потужностей на забезпечення потреб будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, котрі повинні були забезпечити можливість для зрошення 300 тис. га земель у Криму, здійснювалися на території УРСР і саме на території УРСР закладалась сировинна база для освоєння півострова. За умов планової командно-адміністративної економіки в СРСР будівництво численних будівельних підприємств на території областей півдня України керівництвом УРСР було закладено підстави мотивувати перед союзним керівництвом будівельні проекти на території України, спрямовані на її подальший соціально-економічний розвиток. Підходи у розбудові економіки СРСР в період пізньої сталінщини базувалися на принципах своєрідної «територіальної економічної експансії». Тобто, на базі територій, на яких розвиток промисловості був високий відбувалось господарське освоєння територій, які були прилеглими до них. Про такий підхід говорив Перший Секретар ЦК КП(б)У Г. Мельников на нараді в ЦК КП(б)У 7 жовтня 1950 р., коли вказував, що силами УРСР було розбудовано промисловість сходу України⁵¹⁸. Мобілізація ресурсів регіонів, які були розташовані близько до чергового масштабного будівництва, а також підприємств була найбільш зручною методикою у організації потужних будов та соціально-економічних проектів у СРСР. Тому розбудова підприємств у зоні будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського каналу протягом 1951-1952 рр. стає базою для розбудови економіки Криму від 1953 р.

Питання соціально-економічного розвитку Криму мало значення для керівництва УРСР іще до передачі Кримської області

⁵¹⁸ Стенограмма совещания в ЦК КП(б)У по вопросу строительства Южно-Украинского канала. 7.10.1950 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235. – Арк. 23-24.

зі складу РРФСР до УРСР 1954 р. Одним із аргументів на користь лобювання заходів по збільшенню пропускної здатності ділянки Сталінської залізниці Запоріжжя-Джанкой у зверненні начальника «Укрводбуду» А. Бочкіна і начальника Сталінської залізниці К. Коломійцева до Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченку висувалися потреби для соціально-економічного розвитку Криму⁵¹⁹. У свою чергу, Д. Коротченкові вдалося добитися, що Заступник Голови Ради Міністрів СРСР В. Молотов віддав розпорядження Міністру шляхів сполучення СРСР Б. Бещеву відзвітувати до 1 вересня 1951 р. які заходи вживаються Міністерством шляхів сполучення СРСР для забезпечення зростаючих обсягів перевезень залізничною ділянкою Запоріжжя – Ново-Олексіївка – Джанкой. Держплану СРСР і Міністерству фінансів СРСР розглянути на 1952 р. питання про посилення пропускної здатності залізничної ділянки Запоріжжя – Джанкой⁵²⁰. Дорожнє будівництво у зоні будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського каналу було також передумовою створення інфраструктурної мережі, котра мала гарантувати доставку матеріалів із підприємств, які будувалися для постачання будівництва ГЕС. Створення цієї мережі стало логістичною основою для постачання матеріалів місцевої промисловості півдня України на інші будови в регіоні, зокрема і в Криму. Тобто, за активної позиції Ради Міністрів УРСР було закладено не лише підвалини постачання для розбудови економіки Криму необхідних матеріалів, а також і створено транспортні можливості для доставки із території УРСР необхідних ресурсів. Так, Постановою Ради Міністрів СРСР «Про подальший розвиток сільського господарства, курортів і міст Криму» на Раді Міністрів УРСР було покладено зобов'язання забезпечити зростання обсягів будівництва в Криму. Зокрема, укріпи-

⁵¹⁹ Председателю Совета Министров УССР товарищу Коротченко Д. А., Секретарю ЦК КП(б)У Мельникову Л. Г. Начальника Главного Управления строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов «Укрводстроя» А. Бочкина и Начальника Сталинской ж. д. директор-полковника движения К. Коломийцева. 23 мая 1951 г. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 2414. – Арк. 73-74.

⁵²⁰ В ЦК КП(б)У Мельникову Л. Г., Совет Министров УССР Коротченко Д. С. (Информация за подписом Постпреда УРСР у Москві Г. Онищенко. 4 серпня 1951 р. – П. С.) // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 3184. – Арк. 87.

ти Кримські будівельні трести Міністерства цивільно-житлового будівництва УРСР і довести на 1956 р. їх виробничі потужності на рік до 55 млн. карбованців для «Кримбуд» і «Ялтаспецбуд», а тресту «Кримсільбуд» до 40 млн. карбованців⁵²¹. Отже, розгортання будівництва на півострові мала забезпечувати УРСР, використовуючи власні виробничі фонди, при цьому, керівництвом УРСР було проголошено ключовим принципом для організації виробництва із 1954 р. зменшення собівартості продукції. Заради розгортання будівництва в Криму, враховуючи принцип зменшення собівартості, найбільш оптимальним було залучення підприємств областей УРСР, які були прилеглими до Криму в постачанні на півострів необхідних матеріалів.

Питання ефективності управління Кримською областю й забезпечення для неї умов соціально-економічного розвитку яскраво виявилось у роботі Управління робітничого постачання Укрводбуду. Це Управління мало своїм завданням забезпечувати працівників Укрводбуду продовольчими товарами, що мало важливе значення з огляду на віддаленість об'єктів будівництва від населених пунктів. У структурі цього Управління діяли «ОРСи» (відділи робітничого постачання). Цих відділів було утворено всього чотирнадцять і три із них функціонували на території Криму, а саме №10, 11, 12. У результаті реорганізацій на території Кримської області до жовтня 1953 р. було ліквідовано «ОРСи» №11 і 12, які діяли у Джанкої й Красно-Перекопську⁵²². Ліквідація «ОРСів» у 1953 р. відбувалась у зв'язку із відмовою від будівництва Південно-Українського каналу і, відповідно, відтермінуванням будівництва Північно-Кримського каналу. Відповідно, постанови ОРСів які функціонували на території УРСР (до 1954 р.), здійснювалося Міністерством торгівлі УРСР й Облторгвідділами відповідно до областей в яких розміщувалися ці ОРСи, а ОРСи на території

⁵²¹ Постановление Крымского обкома КП Украины и облисполкома 14 сентября 1954 г. «О мерах по дальнейшему развитию сельского хозяйства, городов и курортов Крымской области» // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3553. – Арк. 8-9.

⁵²² Объяснительная записка к сводному отчету о хозяйственно-финансовой деятельности УРСа «Укрводстрой» за 1953 год // ДАХО. – Ф. Р3517. – Оп. 1. – Спр. 86. – Арк. 71.

Криму постачалися Кримським Облторгвідділом. У звіті Управління відзначено, що постачання ОРСів на території Криму було недостатнім і тому Управління із цього питання неодноразово зверталось до Міністерства торгівлі СРСР і РРФСР, проте його запити задоволені не були⁵²³. Звернення ж Управління до Міністерства торгівлі УРСР у разі нестачі товарів в «ОРСах» на території УРСР задовольнялися своєчасно. На 1954 р. ситуація, як зазначено в Пояснювальній записці Управління, була аналогічна до попереднього року, фонди на «ОР-Си» на території УРСР було виділено Міністерством торгівлі УРСР, а по Криму Кримським Облторгвідділом і по Криму фонди були недостатніми⁵²⁴. Тому оперативність постачання масштабного будівництва виконавчими інституціями УРСР була вагомим аргументом щодо ефективності партійного керівництва УРСР і структури республіканської виконавчої влади в забезпеченні реалізації програм на території Криму.

Після прийняття постанови Ради Міністрів СРСР і ЦК ВКП(б) від 20 вересня 1950 р. вже 7 листопада 1950 р. в ЦК КП(б)У на нараді відбувається обговорення постанови Ради Міністрів СРСР і ЦК ВКП(б) щодо будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського та Північно-Кримського каналів. На цій нараді був присутній Заступник міністра бавовництва СРСР О. Аскоченський, який заявив, що будівництво розпочинається у складних умовах, оскільки на той момент було відсутнє його проектне забезпечення. Відповідно, за словами О. Аскоченського, слід було розпочинати будівельні роботи із паралельним розробленням проектної документації⁵²⁵. Отже,

⁵²³ Там само. – Арк. 73.

⁵²⁴ Там само. – Арк. 74.

⁵²⁵ Стенограма совещания в ЦК КП(б)У по вопросу строительства Южно-Украинского канала. 7.10.1950; 2. Стенограма совещания по рассмотрению и подготовке проекта постановления Совета Министров СССР «О строительстве Каховской гидроэлектростанции на р. Днепре, Южно-Украинского канала, Северо-Крымского канала и об орошении земель южных районов Украины и северных районов Крыма» 1950 года; 3. Стенограма заседания комиссии по обсуждению проекта постановления Совета Министров СССР о строительстве Каховской гидроэлектростанции и Южно-Украинского канала 11.X.50 г.; 4. Стенограма совещания комиссии по проекту постановления о строительстве Каховской гидроэлектростанции 13.X.50 г. 7.10-13.10.1950 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235. – Арк. 7.

будівництво Каховської ГЕС, а також Південно-Українського і Північно-Кримського каналів й системи зрошення півдня України і північних районів Криму було політичним рішенням і, вочевидь, мотивованим не стільки соціально-економічними передумовами, скільки політичною необхідністю. Ідея будівництва каналів була не новою і планування та економічне обґрунтування цього масштабного будівництва розпочалося іще до початку війни Німеччини проти СРСР у 1941 р. Будівництво мало здійснюватися за поспіхом прийнятим рішенням політичного керівництва і, відповідно, максимальної мобілізації усіх необхідних ресурсів за командно-адміністративними принципами. Більшість робіт по реалізації масштабного проекту пізньосталінської епохи мало бути здійснено на території УРСР (у межах до 1954 р.), а тому основна відповідальність за підготовку і забезпечення будівництва покладалась на партійне і урядове керівництво України.

Процес проектування будівництва системи зрошування південних районів України і північних районів Криму відбувався на двох рівнях, перший рівень – це визначення концепції майбутньої системи зрошування, в основі якої мав бути один із двох варіантів зрошування, та другий – поточне проектування об'єктів у процесі будівництва. Історію питання щодо вибору самої концепції системи зрошування південних районів УРСР і північних районів Криму розкриває дискусія щодо вибору варіанту зрошування, яка виникає у 1952 р., коли вже відбувалося поточне проектування і будівництво деяких об'єктів Південно-Українського каналу (поселень і соціальних об'єктів по трасі Південно-Українського і Північно-Кримського каналів).

У процесі проектування будівництва Південно-Українського каналу і системи зрошування південних районів України в 1952 р. розгорнулась дискусія між проектними організаціями Міністерства бавовництва СРСР і Міністерства електростанцій СРСР, які представляли авторитетні фахівці у галузі гідробудівництва, щодо вибору варіанту зрошення півдня України. На обговорення було поставлено два варіанти зрошування, а саме, самотічний і машинний. Слід зазначити, що самотічний варіант зрошування передбачав подачу води

по більшій частині площі у спосіб самотоку і тому передбачав будівництво Південно-Українського каналу, яким мала текти вода. Міністерство бавовництва СРСР і ЦК Компартії України у дискусії 1952 р. відстоювали самотічний варіант зрошення півдня України, який передбачав будівництво Південно-Українського каналу. Саме цей варіант зрошування півдня України, а також подачі води у Північно-Кримський канал було затверджено постановою Союзного уряду від 20 вересня 1950 р. Власне, це будівництво із зведенням Південно-Українського каналу як ключового елементу всієї системи зрошування, позиціонувалося в СРСР і широко пропагувалося як «будовакомунізму» й особиста ініціатива Й. Сталіна⁵²⁶. Проектними організаціями, які представляли Міністерство електростанцій СРСР, у 1952 р. було ініційовано розгляд на урядовому рівні так званого змішаного варіанту зрошування півдня України, тобто із використанням машинно-насосних станцій, які мали воду із Каховського водосховища подавати у зрошувальну систему. Змішаний варіант зрошування півдня України передбачав відмову від будівництва Південно-Українського каналу, завдяки чому значно мали бути скорочені обсяги земельних робіт і загальну вартість проекту мало бути зменшено на етапі будівництва. Проте, самотічний варіант передбачав значно більші обсяги витрат на будівництво системи зрошування, проте менші витрати на обслуговування цієї системи у подальшому, оскільки цей варіант не передбачав затрати на енергетичні ресурси для машинних станцій.

У Довідній записці щодо питання про переваги самотічного варіанту зрошення півдня України над машинним на ім'я Першого Секретаря ЦК КПУ Л. Мельникова від Завідуючого відділом КПУ по будівництву і будівельним матеріалам П. Мацуї і завідуючого сектором цього відділу Бібікова відзначалося, що обидва ці варіанти зрошення південних регіонів України розглядалися іще до війни (Другої світової), а також

⁵²⁶ Стенограма докладов начальника «Укрводстроя» тов. Бочкина А. Е. и начальника «Днепростроя» тов. Андрианова С. Н. о строительстве Каховской гидроэлектростанции, Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов (1-й экз.). 10.1950 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 236. – Арк. 1.

у 1947-1948 рр. Їх розробка, як відзначалося у Доповідній записці, здійснювалась українськими проектними організаціями. Також зазначалося, що самотічний і машинний варіанти зрошення півдня України розглядалися і у 1950 р., напередодні прийняття Радою Міністрів СРСР і ЦК ВКП(б) постанови від 20 вересня 1950 р.⁵²⁷. Отже, ідея будівництва системи зрошування півдня України, щоправда не уточнюється чи також і Криму, сформувалась у керівництва СРСР іще до початку Другої світової війни. Рішення про розробку будівництва відповідного масштабу в СРСР могло прийматися виключно на найвищому партійному й урядовому рівні. Причому, її розробку і попереднє проектування здійснювали саме проектні організації УРСР. Цей попередній проект і став передумовою для економічних розрахунків будівництва й прийняття урядової постанови. Очевидно, із-за початку війни, а також потреби повоєнної відбудови промисловості довелося відкласти реалізацію будівництва системи зрошування півдня України.

Аналізуючи проектне забезпечення будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошення південних районів України і північних районів Криму, необхідно звернути увагу на той факт, що урядова постанова від 20 вересня 1950 р. об'єднувала будівництво Каховської ГЕС і Південно-Українського та Північно-Кримського каналів, а також системи зрошення південних районів України і північних районів Криму в єдину «будову комунізму». Цей факт вартий уваги з огляду на те, що будівництво Каховського водосховища, із якого насосними станціями вода мала подаватися у систему зрошування у разі реалізації машинного варіанту, мало здійснювати Головне Управління «Дніпробуд» Міністерства електростанцій СРСР в рамках будівництва Каховської ГЕС. Таким чином, можна прослідкувати протистояння двох союзних міністерств, Міністерства бавовництва СРСР і Міністерства електростанцій СРСР, щодо реалізації саме їх проекту зрошування південних районів України і північних районів Криму.

⁵²⁷ О строительстве канала Северный Донец-Донбасс; 2. О строительстве Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов. 16.01-2.07.1953 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893. – Арк. 38.

Після початку будівництва об'єктів Південно-Українського і Північно-Кримського каналів авторитетними гідротехніками Д. Кузнецовим і С. Жуком було поставлено питання, що початковий проект цього будівництва потребував коректування щодо варіанту зрошення, отже, виявилися суперечності в економічних розрахунках будівництва. Саме на основі цих розрахунків витрат на будівництво і господарського ефекту від реалізації обох спірних варіантів зрошення півдня України і відбувається дискусія 1952-1953 рр. Проте, слід звернути увагу, що питання проектування будівництва системи зрошення півдня України і півночі Криму перебувало у цілковитій залежності від будівництва Каховського водосховища, оскільки машинний варіант зрошення передбачав подачу води насосними станціями лише із цього водосховища, а самотічний передбачав будівництво крім Каховського іще Молочанського водосховища, Чатарлицького в Криму від якого Північно-Кримським каналом вода мала подаватися до Керчі⁵²⁸. Для самотічного варіанту передбачалось проектом також будівництво кількох невеликих водосховищ локального значення у балках Камишівка, Сухованівка, Янчекрак, Карачекрак і Чунгул в Запорізькій області та в Криму⁵²⁹. Тобто, наявні були два генеральні проекти будівництва навколо яких відбувалося протистояння між угрупованнями урядової та проектної номенклатури в СРСР. Зрештою, у дискусії між проектними відомствами перемогу здобуває машинний варіант зрошення⁵³⁰.

Поточне проектування об'єктів Південно-Українського і Північно-Кримського каналів мало здійснюватися проектними організаціями, які визначалися на нарадах в ЦК КП(б)У. Так, на нараді 11 жовтня 1950 р. було поставлено питання про межі, у яких залучені до проектування каналу організації мали його здійснювати. Проектування Південно-Українського каналу мала здійснювати організація «Укрводпроект». Начальник Головного Управління «Укрводбуд» Міністерства бавовництва СРСР А. Бочкін на нараді заявив, що проектування

⁵²⁸ Там само. – Арк. 37.

⁵²⁹ Там само. – Арк. 43.

⁵³⁰ Бочкин, А. С водой как с огнем (рассказ гидростроителя). – М.: Издательство «Советская Россия», 1978. – С. 53.

Південно-Українського каналу від Запоріжжя до Керчі мала здійснювати одна організація, причому, лише єдина організація повинна була проектувати канал і на території УРСР і Кримської області, яка на той час перебувала у складі РРФСР. Під час наради 11 жовтня 1950 р. в ЦК КП(б)У відбувалась підготовка проекту постанови Ради Міністрів СРСР і ЦК ВКП(б)У, в якій мало бути визначено відповідальні за реалізацію будівництва організації. У проекті цієї постанови А. Бочкіним було запропоновано записати, що в межах України проектування каналу і всіх інших споруд в рамках будівництва здійснює Укрводпроект. У свою чергу академік Академії наук УРСР С. Перехрест запропонував уточнити формулювання і відзначити, що проектування каналу до ріки Чаторлик у Криму має здійснювати «Укрводпроект», оскільки саме на цій річці закінчується самотічне зрошення. Від річки Чатарлик і до Керчі проектування може здійснюватися й іншою організацією, проте, проектування від Чартолика мало далі здійснюватися лише після встановлення відмітки, від якої слід проектувати трасу каналу далі. Цю відмітку мало бути встановлено проектною організацією «Укрводпроект». Далі, С. Перехрест зазначав, що всю трасу каналу не можна проектувати відразу цілісно, а спочатку траса має проектуватися від Запоріжжя до р. Молочної, а від річки Молочної до Сиваша⁵³¹. Отже, після прийняття постанови 20 вересня 1950 р. постає ключове питання по проектуванню траси Південно-Українського і Північно-Кримського каналів.

Українські проектні організації, а також Академія наук УРСР беруть на себе ініціативу проектного забезпечення цьо-

⁵³¹ Стенограмма совещания в ЦК КП(б)У по вопросу строительства Южно-Украинского канала. 7.10.1950; 2. Стенограмма совещания по рассмотрению и подготовке проекта постановления Совета Министров СССР «О строительстве Каховской гидроэлектростанции на р. Днепре, Южно-Украинского канала, Северо-Крымского канала и об орошении земель южных районов Украины и северных районов Крыма» 1950 года; 3. Стенограмма заседания комиссии по обсуждению проекта постановления Совета Министров СССР о строительстве Каховской гидроэлектростанции и Южно-Украинского канала 11.X.50 г.; 4. Стенограмма совещания комиссии по проекту постановления о строительстве Каховской гидроэлектростанции 13.X.50 г. 7.10-13.10.1950 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235. – Арк. 54.

го будівництва, а також ставлять питання про проектування саме українськими проектними організаціями каналів не лише в межах УРСР (до 1954 р.), а і в Криму. Дане прагнення українських наукових і проектних установ спиралося на потужну підтримку начальника «Укрводбуду» А. Бочкіна, як видно із стенограми обговорення проекту постанови Ради Міністрів СРСР на нараді у ЦК КП(б)У 11 жовтня 1950 р. Позиція начальника «будови комунізму» у питанні проектного забезпечення була надзвичайно важливою, зважаючи на його виняткові повноваження. Також, на пріоритетності залучення до проектування каналів українських організацій наполягав Перший Секретар ЦК КП(б)У Л. Мельников, відзначаючи, що Україна багата на кваліфіковані кадри для реалізації масштабних будівельних проєктів⁵³². Не менш вагому роль у цьому питанні відігравала позиція Заступника Міністра багатовицтва СРСР академіка АН СРСР О. Аскаченського, котрий заявляв, що в Москві навіть не знають про наявні в Україні наукові організації і це має бути відображено у проєкті постанови Ради Міністрів СРСР⁵³³. Зі слів О. Аскаченського видно, що за радянської командно-адміністративної системи урядові інституції, у першу чергу загальносоюзні, не мали надійної інформації про можливості наукових і проектних організацій на місцях. Ці дані оперативно накопичували і систематизували урядові та партійні органи, зокрема, в УРСР республіканська Рада Міністрів і ЦК КП(б)У. Тому складаються умови коли у проєктах постанов Ради Міністрів СРСР, які мали регламентувати процес будівництва загальносоюзного значення, відзначалися можливості українських проектних установ, яким і доручалося здійснювати проектне забезпечення будівництва. Отже, залучаючи в якості підтримки авторитетних для Союзного Уряду представників номенклатури Раді Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У вдається пролобіювати проектування Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошення українськими проектними організаціями, причому, не лише в межах УРСР (на 1950 р.), а і в межах Криму. Таким чином, участь українських проектних організацій у проектуванні Південно-Українського і Північно-

⁵³² Там само. – Арк. 24.

⁵³³ Там само. – Арк. 33.

Кримського каналів, котрими мало бути зрошено засушливі райони півдня України і півночі Криму, забезпечувала передумови поєднання України і Криму в єдиний господарський комплекс на етапі проектування цієї «будови комунізму».

У жовтні 1950 р. проект постанови Ради Міністрів СРСР «Про заходи по забезпеченню виконання постанови Ради Міністрів СРСР про будівництво Південно-Українського каналу, Північно-Кримського каналу і про зрошення земель південних районів України і північних районів Криму» було подано на затвердження Й. Сталіну від Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченко, Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова, Голови Кримського облвиконкому С. Постовалова, Міністра бавовництва СРСР У. Юсупова, Першого Секретаря Кримського обкому ВКП(б) П. Тітова⁵³⁴. Саме у такому порядку значились підписи під зверненням до Й. Сталіна. Нормативно-правову базу для розгортання робіт по будівництву об'єктів Південно-Українського і Північно-Кримського каналів керівництво УРСР розробляло спільно із партійним і радянським керівництвом Кримської області, заручившись підтримкою союзного Міністерства бавовництва у особі У. Юсупова. За цим зверненням було передбачено, що проектування Південно-Українського і Північно-Кримського каналу до водосховища на річці Чатарлик (Крим), а також системи зрошування і обводнення в межах України (на 1950 р.) слід покласти на трест «Укрводпроект» Міністерства бавовництва СРСР. Проектування Північно-Кримського каналу від водосховища на річці Чатарлик, а також системи зрошення і обводнення в межах Кримської області слід покласти на «Союзводпроект» Міністерства сільського господарства СРСР. Крім того, проектом постанови було передбачено дозволити Раді Міністрів УРСР і Міністерству бавовництва СРСР залучати до виконання проектних робіт проектні організації союзного і республікансь-

⁵³⁴ Проект письма на имя тов. Сталина И. В. и постановления С. М. Союза ССР «О мероприятиях по обеспечению выполнения постановления С. М. СССР о строительстве Южно-Украинского канала, Северо-Крымского канала и об орошении земель южных районов Украины и северных районов Крыма». 10.1950 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 908. – Арк. 1.

кого підпорядкування на підставі договорів із «Укрводпроектом»⁵³⁵. Із цього проекту постанови можемо зробити висновки, що основну ініціативу по забезпеченню проектування Південно-Українського і Північно-Кримського каналів взяло на себе керівництво УРСР, власне, проектування Північно-Кримського каналу від річки Чатарлик у Криму мало здійснюватися відповідно до мітки, котру буде встановлено проектною організацією, яка проектуватиме канал до цієї річки. Положення, що залучення проектних організацій до проектування каналів покладалося на Раду Міністрів УРСР і Міністерство бавовництва СРСР вказує на прагнення керівництвом УРСР здійснювати мобілізацію проектних організацій в республіці на власний розсуд. Міністерство бавовництва виступало у данному разі як організація-основний замовник лише тому, що будівництво каналів, а також системи зрошування на території УРСР мало на меті розвиток бавовництва на півдні України. Відповідно, тому саме це союзне міністерство і мало бути лобістом будівництва в Раді Міністрів СРСР. У Криму розвиток бавовництва не планувався у тих масштабах як у південних районах УРСР і, відповідно, для здійснення проектних робіт було запропоновано організацію Міністерства сільського господарства СРСР.

Масштаби залучення проектних організацій УРСР до проектного забезпечення будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів розкривають доповідні записки, які адресувалися в ЦК КП(б)У. Так, у доповідній записці Зав. відділом будівництва і будівельних матеріалів ЦК КП(б)У П. А. Мацуй вказано, що до проектно-пошукових робіт по будівництву каналів залучено понад 50 проектних і науково-дослідних організацій УРСР⁵³⁶. За довідкою про хід будівництва каналів начальника «Укрводбуду» А. Бочкіна основні роботи по проектуванню здійснювалися Інститутом «Укргіпробавовна» Міністерства бавовництва СРСР (до 6 квітня 1951 р. «Укрводпроект»), штат якого на 12 листопада 1952 р. нараховував 1470 чоловік інженерно-технічного скла-

⁵³⁵ Там само. – Арк. 4.

⁵³⁶ Вопросы строительства Каховской ГЭС и каналов. 15.01-30.05.1952 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 69.

ду. Крім «Укргіпробудавовна» до проектних робіт було залучено 15 спеціалізованих проектних інститутів і контор⁵³⁷. Всього, за даними довідки, у проектно-пошукових роботах брали участь понад 2000 чоловік інженерно-технічного персоналу різних проектних організацій. Також було задіяно в проектному забезпеченні 17 науково-дослідних і навчальних закладів УРСР. А. Бочкін робить висновок, що план по проектуванню за 1951 р. було в грошовому вимірі перевиконано і на його реалізацію витрачено понад 80 млн. карбованців. На 1 січня 1952 р. проектними організаціями було завершено основні проектні завдання по будівництву, а саме, плани по системі зрошення 1500 тис. га земель півдня України і півночі Криму, складено проектні завдання по зрошенню Верхньо-Інгулецького і Нижньо-Інгулецького масивів, а також розроблено проектне завдання по Південно-Українському каналу. Проте, не зважаючи на завершення проектних робіт по Південно-Українському каналу і системам зрошення, розпочати будівництво Головне Управління «Укрводбуду» не мало змоги, оскільки ці проектні завдання не було розглянуто і затверджено Урядом СРСР⁵³⁸.

Проте, заходи по проектно-пошуковій діяльності для будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів на 1951 р. мало бути оформлено постановою Ради Міністрів СРСР. Це питання мало складну епопею в Президії Ради Міністрів СРСР у грудні 1950 – січні 1951 рр. Не зважаючи на затвердження в народногосподарському плані на 1951 р. для «Укрводбуду» до освоєння 65 млн. карбованців, із них 40 млн. на будівельно-монтажні роботи, питання про проектно-пошукові роботи мало розглядатися лише 14 грудня 1950 р. на засіданні Президії Ради Міністрів СРСР. Головував на цьому засіданні Голова Держплану СРСР М. Сабуров і було прийнято рішення створити комісію, котра на 24 грудня 1950 р. мала підготувати відповідний проект постанови Ради Міністрів СРСР. Але комісія проект постанови не підготувала і М. Сабуров наполіг на відстрочці у прийнятті Президією проекту постанови до 15 січня 1951 р., але і на цей строк його також не було підготовлено. За участю представників

⁵³⁷ Там само. – Арк. 77.

⁵³⁸ Там само.

Постійного Представництва УРСР у Москві спільно із апаратом Держплану СРСР проект постанови було підготовлено і мало бути винесено на затвердження Ради Міністрів СРСР⁵³⁹. Тобто, виділення коштів згідно із планом розвитку народного господарства на будівельно-монтажні роботи свідчить про те, що питання розвитку сільського господарства півдня України і півночі Криму лишалося в пріоритеті для Уряду СРСР. В рамках освоєння виділених ресурсів протягом 1951 р. відбувалось будівництва робітничих поселень та інфраструктури у зоні будівництва каналів. Щодо питання затвердження заходів по здійсненню проектно-пошукових робіт по самому каналу, відбувалося затягування остаточного затвердження питання.

У 1951 р. проектні роботи розгорнулися по Південно-Українському каналу і вони мали на меті, перш за все, визначення його траси. Від вибору траси залежало покладення початку проектних робіт по Північно-Кримському каналу. Варіантів траси розглядалося три і лише на червень 1951 р. було зроблено вибір варіанту, що обумовило виїзд до Криму Головного інженера інституту «Укргіпродбавовна» та проектної групи для початку проектних робіт по Північно-Кримському каналу⁵⁴⁰. У своїй доповіді на нараді партгоспактиву будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів директор Інституту «Укргіпродбавовна» Я. Кузнець висвітлив ситуацію із проектуванням головної траси Південно-Українського каналу від Запоріжжя до річки Конка (Кінська), було розроблено три варіанти цього відрізка траси каналу і їх було подано на розгляд відомчої комісії на чолі із В. Пославським. Вже було намічено найбільш вдалий варіант, проте остаточний вибір варіанту траси було пов'язано із позицією академіка С. Я. Жука⁵⁴¹. Проте, позиція академіка С. Я. Жука відіграє у 1952-1953 рр. ключову роль у відмові від

⁵³⁹ Строительство Каховской ГЭС и каналов. 29.1-20.12.1951 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 905. – Арк. 3.

⁵⁴⁰ Стенограмма первого совещания партийно-хозяйственного актива строителей Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов «Укрводстрой» Министерства хлопководства СССР, состоявшегося 9-10 июня 1951 г. в Запорожье. 25.06.1951 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1358. – Арк. 70.

⁵⁴¹ Там само. – Арк. 69.

самотічного варіанту зрошування земель півдня України і взагалі від будівництва Південно-Українського каналу⁵⁴².

За словами Я. Кузнеця, до 1 серпня 1952 р. мало бути завершено проектування траси каналу на етапі переходу через Сиваш. Власне, проектування Північно-Кримського каналу затримувалось із-за того, що не було вчасно завершено проектування траси Південно-Українського каналу від Запоріжжя до річки Молочної і проектуванням створу Молочанського водосховища⁵⁴³.

У 1952-1953 рр. активно відбувається боротьба в середовищі радянської урядової й проектної номенклатури за утвердження плану будівництва системи зрошування південних регіонів України і північних регіонів Криму за варіантом самотічного і машинного зрошування. Керівництво УРСР в цих умовах відстоювало самотічний варіант зрошування як такий, що потребував значних матеріальних витрат на етапі будівництва, проте, передбачав значно менші витрати у подальшій експлуатації. Перевагу здобуває машинний варіант зрошування, який передбачав менші витрати на етапі будівництва системи зрошування, але значно більші витрати на етапі експлуатації.

Мобілізація наукового потенціалу України для підготовки до проектування будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, системи зрошування південних районів України і північних районів Криму та розвитку інфраструктури і господарства мало також вагоме значення у процесі формування цілісного господарського комплексу на основі цих територій. На нараді в ЦК КП(б)У, яка відбулась 7 жовтня 1950 р. і була присвячена будівництву Південно-Українського і Північно-Кримського каналів Заступником Міністра бавовництва СРСР академіком Академії наук СРСР

⁵⁴² О строительстве канала Северный Донец-Донбасс; 2. О строительстве Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов. 16.01-2.07.1953 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893. – Арк. 74-75.

⁵⁴³ Стенограмма первого совещания партийно-хозяйственного актива строителей Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов «Укрводстрой» Министерства хлопководства СССР, состоявшегося 9-10 июня 1951 г. в Запорожье. 25.06.1951 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1358. – Арк. 69.

О. М. Аскоченським було висловлено фактичну позицію цього союзного міністерства, яке мало курувати цю «будову комунізму», щодо вихідних даних, на основі яких планувалося розпочати проектні роботи паралельно із процесом будівництва. Власне, як зазначав на цій нараді Заступник Міністра бавовництва СРСР академік АН СРСР О. М. Аскоченський, дане будівництво розпочиналося у складних умовах, без належного проектного забезпечення, яке необхідно було створювати паралельно із початком будівельних робіт⁵⁴⁴. Забезпечення будівництва проектами і планування необхідно було здійснювати на основі наукових даних про вихідні умови в яких слід було здійснювати будівельні роботи. Заступник Міністра бавовництва СРСР на нараді 7 жовтня 1950 р. заявив, що розрахунок у питанні наукового забезпечення будівництва робиться на Академію наук УРСР, вчені якої мають у достатньому обсязі вихідну інформацію для забезпечення будівництва каналів. Він згадав науковців – ботаніків, гідрологів, ґрунтознавців, також О. Аскоченський наголосив, що саме завдяки вченим із України союзне міністерство розраховувало швидко вирішити проблему забезпечення будівництва вихідними науковими даними⁵⁴⁵. У цьому ж контексті ним було наголошено, що в Москві не мають уявлення про те, які саме організації є в наявності в УРСР і який у них потенціал, про який йому стало відомо у ході засідань в Академії наук УРСР. О. Аскоченський запропонував у проекті постанови Ради Міністрів СРСР, котрим мало бути регламентовано забезпечення будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, було відображено науковий потенціал українських науководослідних установ⁵⁴⁶. На цій же нараді представник Академії наук України П. С. Погребняк заявив, що в Академії створено

⁵⁴⁴Стенограмма совещания в ЦК КП(б)У по вопросу строительства Южно-Украинского канала. 7.10.1950 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235. – Арк. 7.

⁵⁴⁵Там само. – Арк. 19.

⁵⁴⁶Стенограмма совещания (в ЦК КП(б)У. – П. С.) по рассмотрению и подготовке проекта постановления Совета Министров СССР «О строительстве Каховской гидроэлектростанции на р. Днепре, Южно-Украинского канала, Северо-Крымского канала и об орошении земель южных районов Украины и северных районов Крыма». 10 октября 1950 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235. – Арк. 33.

комітет сприяння будівництву, який своїм головним завданням вважає спрямовувати роботу в напрямку забезпечення науковими розробками будівництва і цю роботу Комітет планував здійснювати як в самій Академії так і в масштабах України в цілому⁵⁴⁷. У цьому ж контексті Перший Секретар ЦК КП(б)У Л. Мельников акцентував увагу на спроможності УРСР самостійно забезпечити науковими й інженерними кадрами таке масштабне будівництво, як зведення Південно-Українського і Північно-Кримського каналів⁵⁴⁸. У складі Комісії по підготовці проекту Постанови по будівництву Каховської ГЕС і Південно-Українського каналу було утворено чотири групи за різними напрямками питань. Перша група мала займатися питаннями науково-пошукової, науководослідної роботи й проектного забезпечення будівництва. Представників Академії Наук України було включено до цієї групи, зокрема Президента О. В. Палладіна, Заступника Голови Комітету сприяння будівництву Каховської ГЕС і Південно-Українського та Північно-Кримського каналів І. Т. Швеця⁵⁴⁹.

Науково-пошуковий напрямок роботи по будівництву Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та Каховської ГЕС організовувався за подібним принципом до системи мобілізації трудових ресурсів. Створена при Президії Академії наук Української РСР Комісія сприяння будівництву гідроелектростанцій та Головного Туркменського каналу 22 вересня 1950 р. було утворено Комітет сприяння будівництву Каховської гідроелектростанції, Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, Куйбишевської та Сталінградської гідроелектростанцій і Головного Туркменського каналів. Нова структура була утворена постановою Президії АН УРСР на заміну постанови, яка була прийнята 15 вересня 1950 р. Із назв обох постанов видно, що Комітет мав значно ширшу компетенцію ніж Комісія, хоча його було утворено всь-

⁵⁴⁷ Стенограма совещания в ЦК КП(б)У по вопросу строительства Южно-Украинского канала. 7.10.1950 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235. – Арк.20.

⁵⁴⁸ Там само. – Арк. 24.

⁵⁴⁹ Стенограма совещания Комиссии по проекту Постановления о строительстве Каховской ГЭС и Южно-Украинского канала. 11 октября 1950 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235. – Арк. 49.

ого через 7 днів після утворення Комісії⁵⁵⁰. Отже, навіть для Президії АН УРСР постанова Ради Міністрів СРСР і ЦК ВКП(б) «Про будівництво Каховської ГЕС і Південно-Українського та Північно-Кримського каналів та системи зрошування південних районів України і північних районів Криму», видана 20 вересня 1950 р., була новиною і на неї слід було оперативно реагувати. Оперативність реагування була обумовленою необхідністю отримати тематику для закладів Академії наук УРСР і фінансування під неї, відповідно, і значне розширення компетенції Комітету, як це виявилось у назві, було обумовлено саме цим. У самому тексті постанови Президії було передбачено запровадження штатних одиниць вченого секретаря і референта для Комітету і штатних одиниць в Раді по вивченню продуктивних сил вченого секретаря і референта по проблемі комплексного використання водних ресурсів УРСР. Крім того, вартим уваги є завдання Головному вченому секретареві АН УРСР І. Т. Швецю підготувати проект постанови Ради Міністрів УРСР та ЦК КП(б)У про розвиток науководослідних робіт в установах Академії наук УРСР у зв'язку з новим гідробудівництвом на півдні України⁵⁵¹. Тобто, АН УРСР утворенням Комітету прагнула значного розширення свого матеріального забезпечення, проте, мала змогу розраховувати лише на республіканські ресурси. Відповідно, беручи на себе компетенцію яку прописував Комітет у своїй назві, АН УРСР давала сигнал про готовність долучатися до участі у наукових проєктах і за межами УРСР і тематика наукових інституцій та навчальних закладів у подальшому, яка була пов'язаною із будівництвом на території Криму стала результатом їх залучення як компетентних установ за відсутності таких в Криму.

Слід звернути увагу, що у постанові викладено напрямки роботи Комітету і всі ці напрямки географічно зорієнтовані на територію півдня України, навіть не відображено наукове

⁵⁵⁰ Постанова Президії Академії наук Української РСР «Про участь Академії наук УРСР у виконанні постанови Ради Міністрів СРСР «Про будівництво Каховської гідроелектростанції на р. Дніпрі, Південно-Українського каналу, Північно-Кримського каналу і про зрошення земель південних районів України і північних районів Криму». 22 вересня 1950 р. // ДАХО. – Ф. П46. – Оп. 1. – Спр. 1773. – Арк. 1.

⁵⁵¹ Там само. – Арк. 3.

сприяння будівництву на території Криму. Вочевидь, це було пов'язано із значними обмеженнями щодо проявів ініціативи у науково-пошуковій діяльності за межами республіки, але назва, водночас, давала зрозуміти готовність взяти участь у науковому супроводі будівництва за межами УРСР. Комітетом було поставлено завдання по здійсненню наукових розробок у різних галузях науки. Зокрема, у галузі економічних наук слід зазначити таке завдання як розробка загальних перспектив економічного розвитку південних районів України, розміщення промисловості, сільського господарства і транспорту, розробка економ географічної характеристики південних районів України у зв'язку із гідробудівництвом⁵⁵². Фактично, мова йшла про системне господарське освоєння південних районів УРСР. Важливими є визначені Комітетом напрямки роботи в галузі технічних наук, зокрема, вони стосувалися розвитку й використання енергосистеми південних районів України, а саме розробка енергетичних режимів та раціоналізація структури об'єднання енергетичних систем півдня України. Крім того, важливо відзначити такий напрямок роботи як розробка єдиної схеми високовольтної енергетичної мережі південних районів України, розробка схеми енергопостачання зрошуваних районів півдня України⁵⁵³, у більшості, подальші завдання, які задекларував Комітет у галузі технічних наук були пропозиціями різних інституцій Академії. Проте, завдання щодо розробки єдиної схеми високовольтних ліній електропередачі, схеми об'єднання енергосистем та режимів енергопостачання зрошуваних територій були стратегічними завданнями, які реалізувалися установами АН УРСР в контексті проектів, що реалізувалися на території півдня України вже протягом першої повоєнної п'ятирічки. Було задекларовано також виконання ряду завдань по інших науках, як математичних, геологічних, сільськогосподарських, у галузі археології тощо.

Для виконання завдань Комітет згідно постанови Президії мав встановити контакти із Комітетом сприяння при АН СРСР, урядовими, проектними і виробничими організаціями, галузевими науково-дослідними закладами та вузами з метою координації всієї наукової роботи АН УРСР по участі у будів-

⁵⁵² Там само. – Арк. 1-1 зв.

⁵⁵³ Там само. – Арк. 1 зв.

ництві гідроспоруд у південних районах УРСР⁵⁵⁴. Передбачено було також розробити плани роботи по науковому розробленню перспектив використання басейну середнього і нижнього Дніпра.

Про результати роботи інститутів Академії наук УРСР по науково-дослідній роботі із геологічного, гідрологічного і ґрунтознавчого обґрунтування проекту системи зрошування південних регіонів України і північних районів Криму, підбору типів головних споруд і гребель, а також про складання геохімічних змін ґрунтів у зв'язку зі зрошуванням, доповідали Й. Сталіну Голова Ради Міністрів УРСР Д. Коротченко і Перший Секретар ЦК КП(б)У Л. Мельников у інформації від 10 серпня 1951 р. У доповіді зазналося, що український інституту гідротехніки і меліорації розробляв поливний режим для південних областей України і північних районів Криму⁵⁵⁵. Керівництвом УРСР наголошувалося на винятковому характері результатів науково-пошукової роботи і технологічних розробок українських наукових інституцій не лише щодо території УРСР, а й Кримської області, яка на той час перебувала за межами республіки. Слід відзначити, що в Криму на той час не було науково-дослідних інституцій подібного профілю. У проекті постанови Ради Міністрів СРСР, направленому на затвердження Й. Сталіну в жовтні 1951 р. у пп. 8 було запропоновано зобов'язати Академію наук СРСР (т. Вавілова) і Раду Міністрів УРСР (т. Коротченка) за узгодженням із Міністерством бавовництва СРСР провести дослідження ґрунтів і зйомку по Україні й по Кримській області у зоні спорудження Південно-Українського і Північно-Кримського каналів⁵⁵⁶. Тобто, слід відзначити прагнення керівництва УРСР

⁵⁵⁴ Там само. – Арк. 2.

⁵⁵⁵ Товарищу Сталіну І. В. (від – П. С.) Председателя Совета Министров Украинской ССР Д. Коротченка, Секретаря Центрального Комитета КП(б)Украины Л. Мельникова. 10 августа 1951 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 905. – Арк. 57.

⁵⁵⁶ Проект письма на имя тов. Сталина И. В. и постановления С. М. Союза ССР «О мероприятиях по обеспечению выполнения постановления С. М. СССР о строительстве Южно-Украинского канала, Северо-Крымского канала и об орошении земель южных районов Украины и северных районов Крыма». Жовтень 1951 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 908. – Арк. 7.

добитися координації науково-пошукової роботи в рамках будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, Академія наук СРСР у даному питанні залучалась як наукова інституція, котра за суворого територіального розмежування компетенції уряду УРСР і РРФСР мала забезпечувати науково-пошукові роботи в Криму й як координувати їх із відповідними роботами, які мали здійснюватися в межах УРСР інституціями республіканської Академії наук й інших наукових інституцій, котрі мобілізувались республіканським урядом.

Партійним і урядовим керівництвом УРСР завдяки діяльності Комітету сприяння гідробудівництву при Президії Академії наук УРСР було мобілізовано численну тематику український наукових установ і вищих навчальних закладів яка здійснювалась у 1951 р. і планувалась на 1952 р., котра мала значення для будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського та Північно-Кримського каналів⁵⁵⁷. Значна частина тематики стосувалась частини проекту будівництва, яка мала здійснюватися на території Кримської області. Зокрема, це такі теми, як карстові явища траси Північно-Кримського каналу⁵⁵⁸, дослідження гідротехнічних властивостей ґрунтів по трасах Південно-Українського і Північно-Кримського каналів⁵⁵⁹, організація сільськогосподарського водопостачання на новоосвоюваних територіях півдня УРСР і Північного Криму⁵⁶⁰, рослинність південної частини УРСР і її раціональне використання у зв'язку із будівництвом Каховського гідровузла і Північно-Кримського каналу⁵⁶¹. Варто окремо звернути увагу на таку тему як перспективи розвитку хімічної промисловості у зоні впливу Каховської ГЕС, Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Передбачалося, що в роботі буде обґрунтовано перспективи виробництва

⁵⁵⁷Заведующему отдела строительства и строительных материалов ЦК КП(б) Украинской ССР тов. Мацюю П. А. (від – П. С.) Заместителя Председателя Комитета содействия гидростроительству при Президиуме Академии наук СССР И. Т. Швеца. 13 ноября 1951 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1290. – Арк. 49.

⁵⁵⁸Там само. – Арк. 53.

⁵⁵⁹Там само. – Арк. 56.

⁵⁶⁰Там само. – Арк. 86.

⁵⁶¹Там само. – Арк. 90.

мінеральних добрив, хлору, магнію на базі використання сивашських солей, жирової промисловості продуктів органічного синтезу, пластичних мас⁵⁶². Південь України вже у той час розглядався як перспективний регіон для розвитку хімічної промисловості і, власне, розвиток хімічної промисловості півдня України мав закласти перспективи для соціально-економічного розвитку найменш розвинутих регіонів Криму. В першу чергу мова йшла про степові райони півострова, які планувалося обводнити в результаті будівництва Північно-Кримського каналу і у цих районах мало інтенсивно розвиватися сільськогосподарське виробництво. Хімічна промисловість півдня України мала забезпечувати інтенсивний розвиток сільського господарства південних регіонів УРСР і північних Кримської області необхідними для цього добривами. Як вказують інші теми запропонованих наукових робіт, на їх основі мала плануватися уся система водопостачання Криму із території України і, відповідно, зрошення півострова й забезпечення умов для його економічного розвитку.

Перший Секретар ЦК КП(б)У Л. Мельников ставить питання про мобілізацію наукового потенціалу УРСР, намагаючись взяти ініціативу в будівництві Каховської ГЕС і каналів завдяки контролю вихідних наукових даних які були необхідні для розробки проектної документації будівництва. Також мобілізація наукового потенціалу створювала передумови для керівництва УРСР організовувати обговорення питання про трасу каналу на території УРСР у процесі підготовки проектів постанов Ради Міністрів СРСР, якими мало регламентуватися будівництво⁵⁶³, від чого залежали плани розвитку економіки республіки й освоєння півдня УРСР⁵⁶⁴. Проблема траси каналу мала вагоме зна-

⁵⁶² Там само. – Арк. 96.

⁵⁶³ Стенограмма совещания Комиссии по проекту Постановления о строительстве Каховской ГЭС и Южно-Украинского канала. 11 октября 1950 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235. – Арк. 54.

⁵⁶⁴ Стенограмма совещания (в ЦК КП(б)У – П. С.) по рассмотрению и подготовке проекта постановления Совета Министров СССР «О строительстве Каховской гидроэлектростанции на р. Днепре, Южно-Украинского канала, Северо-Крымского канала и об орошении земель южных районов Украины и северных районов Крыма». 10 октября 1950 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235. – Арк. 33, 44.

чення у проектному забезпеченні будівництва, яке також керівництво УРСР намагалося зосередити в республіці, що відобразилось при обговоренні на нараді в ЦК КП(б)У проекту Постанови Ради Міністрів СРСР 11 жовтня 1950 р. і ключовою проектною організацією було запропоновано Укрводпроект⁵⁶⁵. Проектом постанови Ради Міністрів СРСР «Про заходи по забезпеченню виконання постанови Ради Міністрів СРСР про будівництво Південно-Українського каналу, Північно-Кримського каналу і про зрошування південних районів України і північних районів Криму», який було направлено Радою Міністрів УРСР на затвердження Й. Сталіну у жовтні 1951 р. першим пунктом пропонувалося усі роботи по проектуванню Південно-Українського і Північно-Кримського каналу до водосховища на річці Чатирлик (західна частина рівнинного Криму) і системи обводнення в межах УРСР покласти на трест «Укрводпроект» Міністерства бавовництва СРСР. Усі проектні роботи по проектуванню Північно-Кримського каналу і системи обводнення в межах Кримської області покласти на «Союзводпроект» Міністерства сільського господарства СРСР. Також було запропоновано Раді Міністрів УРСР і Міністерству бавовництва СРСР залучати до проектних робіт інститути союзного і республіканського підпорядкування на засадах договорів із «Укрводпроектом»⁵⁶⁶. Отже, проект постанови передбачав територіальне розмежування у здійсненні проектних робіт між територією УРСР і Кримом. Проте, бачимо, що провідну роль у координації проектних робіт було запропоновано покладати саме на Раду Міністрів УРСР, котра мала достатній інструментарій для координації роботи наявних в республіці проектних організацій. Компетенцію Ради Міністрів УРСР у питанні ко-

⁵⁶⁵ Стенограмма совещания Комиссии по проекту Постановления о строительстве Каховской ГЭС и Южно-Украинского канала. 11 октября 1950 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235. – Арк. 54.

⁵⁶⁶ Проект письма на имя тов. Сталина И. В. и постановления С. М. Союза ССР «О мероприятиях по обеспечению выполнения постановления С. М. СССР о строительстве Южно-Украинского канала, Северо-Крымского канала и об орошении земель южных районов Украины и северных районов Крыма». Жовтень 1951 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 908. – Арк. 4.

ординації роботи проектних і наукових організацій в Україні було визнано іще восени 1950 р. Заступником Міністра бавовництва СРСР академіком О. Аскоченським. У 1951 р. постановою Ради Міністрів СРСР від 6 квітня трест «Укрводпроект» було перейменовано на інститут «Укргіпроводхлопок» (рос.) (нині ПАТ «Укрводпроект»), директором якого на той час був С. Кузнець. Він на нараді партійно-господарського активу будівельників Південно-Українського і Північно-Кримського каналів 9-10 червня 1951 р. відзначив у виборі траси Південно-Українського каналу важливу роль Інституту геології Академії наук УРСР, а також інших інститутів республіканської наукової інституції⁵⁶⁷.

Слід відзначити, що на відміну від союзного керівництва керівництво УРСР було зацікавленим у максимальному масштабі будівництва, оскільки це давало можливість на запит з його боку більшої кількості ресурсів для будівництва. Мобілізацію матеріальних ресурсів для будівництва навіть в масштабах УРСР, у тому числі й ресурсів місцевої промисловості, керівництво УРСР могло здійснювати лише в порядку затвердження рознарядок в інституціях загально-союзного рівня, як у питанні включення до проекту державного плану розвитку народного господарського СРСР питання про прискорення будівництва Касперівського заводу стіно матеріалів⁵⁶⁸. Тому максимальна участь керівництва УРСР у забезпеченні науковими результатами масштабної «будови комунізму» й, відповідно, на основі цих результатів участь у його проектному забезпеченні давала можливість керівництву УРСР закріплювати для себе можливість мобілізувати в республіці ресурси місцевої проми-

⁵⁶⁷ Стенограмма первого совещания партийно-хозяйственного актива строителей Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов «Укрводстрой» от 9-10 июня 1951 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1358. – Арк. 70.

⁵⁶⁸ В Президиум Совета Министров Союза ССР. Совет Министров Украинской ССР просит Президиум Совета Министров СССР при рассмотрении проекта государственного плана развития народного хозяйства СССР на 1952 год, представленного Госпланом СССР, учесть следующие замечания, касающиеся республиканского хозяйства СССР. 25.X.1951 г. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 2379. – Арк. 99.

словості. Так, на нараді по підготовці проекту Постанови Ради Міністрів СРСР по питанню забезпечення будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів 10 жовтня 1950 р. Перший Заступник Голови Ради Міністрів УРСР Л. Корнієць висловлює пропозицію про закладення в державному плані розвитку народного господарства СРСР виробництва місцевих будівельних матеріалів на підприємствах союзного підпорядкування на території УРСР⁵⁶⁹. Таким чином, керівництво УРСР отримувало можливість усамотійнюватися від союзного керівництва в питанні мобілізації ресурсів республіки для забезпечення будівництва. Отже, не зважаючи на жорстку командно-адміністративну систему управління економікою в СРСР, керівництво УРСР здійснює кроки, спрямовані на усамотійнення в прийнятті рішень місцевого значення.

Будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів було обумовленим значною мірою прагненням керівництва СРСР забезпечити умови для розвитку бавовництва на півдні України. «Сталінський план перетворення природи» мав на меті забезпечення сировиною текстильної промисловості в УРСР, яку також планувалося активно розбудовувати, і створити умови для рівномірного розташування легкої й місцевої промисловості в СРСР⁵⁷⁰. Проте, у 1952 р. за ініціативи Директора українського відділення інституту «Гідроенергопроект» Кузнецова Д. А. і за підтримки директора інституту «Гідропроект» у Москві академіка Академії наук СРСР Жука С. Я. перед Радою Міністрів і Держпланом СРСР постало питання про доцільність будівництва Південно-Українського каналу. Позиція Кузнецова Д. А. і Жука С. Я. у питанні планування будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського ка-

⁵⁶⁹ Стенограмма совещания (в ЦК КП(б)У. – П. С.) по рассмотрению и подготовке проекта постановления Совета Министров СССР «О строительстве Каховской гидроэлектростанции на р. Днепре, Южно-Украинского канала, Северо-Крымского канала и об орошении земель южных районов Украины и северных районов Крыма». 10 октября 1950 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235. – Арк. 44.

⁵⁷⁰ Шоломій Ю. М. Перспективи розвитку народного господарства в зоні Каховського гідробудівництва. – К.: Видавництво Київського державного університету імені Т. Г. Шевченка, 1952. – С. 26.

налів у 1952 р. виявилась ключовою, оскільки за їх наполяганням було обрано так званий «машинний варіант» подачі води до майбутнього Північно-Кримського каналу із Каховського водосховища без будівництва Південно-Українського каналу⁵⁷¹. Не зважаючи на те, що Міністр бавовництва СРСР Юсупов У. Ю., академік Аскоченський О. М. і представники ЦК КПУ (КП(б)У) активно лобіювали так званий «самотічний варіант» подачі води до Криму і системи зрошення, перевагу здобуває саме «машинний варіант»⁵⁷². Тому у протистоянні проєктів будівництва системи зрошування й обводнення півдня України і північних районів Криму таких як «самотічного варіанту», який активно просували представники Міністерства бавовництва СРСР і ЦК КПУ (Юсупов У. Ю., Аскоченський О. М., Мацуй П. А.) і «машинний варіант», який активно просували представники Міністерства електростанцій СРСР (Кузнецов Д. А. і Жук С. Я.), перевагу здобув варіант Міністерства електростанцій. Передумови перемоги саме цієї позиції обумовлено, перш за все, тим, що варіант із будівництвом Південно-Українського каналу передбачав значних капіталовкладень і мобілізації великої кількості некваліфікованої робочої сили на першому етапі будівництва⁵⁷³. Натомість будівництво Каховської ГЕС в рамках «сталінської будови» було більш високотехнологічним, а тому на рівні Ради Міністрів і ЦК КПРС було прийнято рішення зосередитись саме на будівництві Каховської ГЕС і локальних систем зрошення на півдні УРСР. Важливе значення мали також результати культивування бавовника на півдні УРСР, які не показали значного економічного ефекту і це було обґрунтовано установами АН УРСР.

⁵⁷¹ Від Заведующего отделом ЦК КП Украины по строительству и стройматериалам Мацуй, Зав. сектором отдела ЦК КП Украины по строительству и стройматериалам Бибикив. Не пізніше 21.02.1953 р. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893. – Арк. 37.

⁵⁷² Бочкин А. С водой как с огнем (рассказ гидростроителя). – М.: Издательство «Советская Россия», 1978. – С. 52.

⁵⁷³ Від Заведующего отделом ЦК КП Украины по строительству и стройматериалам Мацуй, Зав. сектором отдела ЦК КП Украины по строительству и стройматериалам Бибикив. Не пізніше 21.02.1953 р. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893. – Арк. 38-39.

3.3. Трудові ресурси Криму і будівництво Північно-Кримського каналу

У пізньосталінський період ключовим питанням будь-якого масштабного проекту було його забезпечення трудовими ресурсами і кваліфікованими кадрами. Радянська економіка цього періоду відбудовувалася після війни завдяки, здебільшого, дешевій робочій силі, оскільки цей ресурс був найбільш доступний і керований правлячою партією ВКП(б) (із 1952 р. КПРС), а в Україні КП(б)У (із 1952 р. КПУ). Завдяки мобілізації трудових ресурсів була змога із мінімальними затратами здійснювати масштабні будівельні і це було актуальним для такого будівництва як Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та Каховської ГЕС зважаючи, що для реалізації цих проектів була потреба у проведенні великих обсягів робіт які не потребували значної кваліфікації. Найбільшим ресурсом для мобілізації такої робочої сили на масштабні будівництва володіла Україна і в УРСР вже був багатий досвід мобілізації колгоспників на здійснення масштабних будівельних робіт із оплатою їх праці трудоводнями, як у ситуації із будівництвом у 1948-1949 рр. траси Харків-Сімферополь. Тому дослідження заходів по мобілізації робочої сили на будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та Каховської ГЕС потребує винесення в окрему сторінку по вивченню процесу соціально-економічної інтеграції Кримського півострова із Україною. Власне, проблема залучення трудових ресурсів для забезпечення будівництва на території Криму була ключовою у забезпеченні цього масштабного будівництва із-за малої чисельності населення на півострові і низького рівня соціально-економічного розвитку районів Кримського півострова якими мала проходити траса Північно-Кримського каналу.

На нараді в ЦК КП(б)У 7 жовтня 1950 р., яка була присвячена виходу спільної постанови Ради Міністрів СРСР і ЦК ВКП(б) «Про будівництво Каховської гідроелектростанції на річці Дніпро, Південно-Українського каналу, Північно-Кримського каналу і про зрошення південних районів України і північних районів Криму», начальник Головного управління «Укрводбуд» Міністерства бавовництва СРСР, яке мало здій-

снювати будівництво каналів та ситеми зрошування, А. Бочкін заявив, що за самими «чорновими підрахунками» для будівництва Південно-Українського каналу слід задіяти близько 60-80 тисяч працівників. Переважно, за заявою А. Бочкіна, це мали бути не прості землекопи, а кваліфіковані робітники, що давало підстави поставити питання про створення навчального комбінату для майбутніх робітників⁵⁷⁴. Контигент інженерно-технічного складу передбачався у чисельності дві-дві з половиною тисячі чоловік. Частково, як висловився начальник «Укрводбуду», слід було розраховувати на надання інженерно-технічного складу Москвою, але не великої частини, а основний склад слід було набирати в Україні і в Криму. Відносно робітників, то було запропоновано частину набрати із числа трудових резервів у порядку відбору до 5 тисяч чоловік, а решту в Україні і в Криму. Одразу ж А. Бочкіним було заявлено, що в Криму людей мало і, відповідно, працівників доведеться набирати в інших областях Радянського Союзу⁵⁷⁵. У цій доповіді слід звернути увагу на постановку питання про малу чисельність людей у Криму. Очевидно, у даному разі мова ішла про кваліфікованих робітників-будівельників, яких планувалося задіяти на будівництві. Також слід звернути увагу на принципову позицію, що у зв'язку із малою чисельністю людей в Криму набори слід здійснювати в інших областях СРСР. Тобто, не розглядалась можливість направлення на будівництво Північно-Кримського каналу, який мав будуватися на території Кримської області РРФСР (на 1950 р.) робітників із України. Слід відзначити, що переміщення робочої сили із території УРСР за межі республіки здійснювалося у відповідності до рознарядок, зокрема, із числа трудових резервів, як це передбачалося у проєкті постанови Ради Міністрів СРСР, надісланому Головою Ради Міністрів УРСР Д. Коротченком і Першим Секретарем ЦК КП(б)У Л. Мельниковим для затвердження на ім'я Й. Сталіна 21 червня

⁵⁷⁴Стенограмма совещания в ЦК КП(б)У по вопросу строительства Южно-Украинского канала. 7.10.1950 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235. – Арк. 4 а.

⁵⁷⁵Стенограмма совещания в ЦК КП(б)У по вопросу строительства Южно-Украинского канала. 7.10.1950 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235. – Арк. 6.

1952 р. Пунктом 31 проекту було запропоновано щоб Міністерство трудових резервів СРСР здійснило для Міністерства бавовництва СРСР набір на території УРСР 3 тисяч робітників понад план 1952 р. із направленням їх на «Укрводбуд»⁵⁷⁶, організації котра здійснювала будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. У цьому ж проекті постанови передбачалося аби в ряді будівельно-монтажних управлінь «Укрводбуду», серед них було відзначено Сімферопольське і Джанкойське, у 1952 р. було збудовано 10 тис. м² житлової площі понад план⁵⁷⁷. Отже, організаційні набори трудових резервів для виконання будівельних робіт об'єктів на території півдня УРСР і Криму здійснювалися на території УРСР, зокрема на 1952 р. було встановлено план такого набору.

По забезпеченню будівництва на території Криму трудовими ресурсами на нараді 7 жовтня 1950 р. в ЦК КП(б)У А. Бочкін у контексті потреби набирати людей в інших областях СРСР відзначив, що це мають бути не лише прості землекопи, а й кваліфіковані працівники⁵⁷⁸. Перший Секретар ЦК КП(б)У Л. Мельников звернув увагу, що мобілізаційний потенціал УРСР є достатнім для забезпечення кадрами такого масштабного будівництва, оскільки саме із України було мобілізовано працівників для розбудови промисловості сходу республіки⁵⁷⁹. Крім того, було відзначено, що КП(б)У має достатньо розгалужену мережу первинних організацій які можуть здійснити набір кадрів на будівництво, спираючись на членів партії й комсомольців⁵⁸⁰. У даному підході ми бачимо

⁵⁷⁶ Проект Постановления «О плане строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов, оросительных и обводнительных систем в южных областях Украины и северных районах Крыма на 1953 год и мерах по обеспечению его выполнения». До листа Сталіну Й. В. (від – П. С.) (Голови Ради Міністрів ЦРСР Д. Коротченка і Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова. Грудень 1952 року) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1774. – Арк. 16.

⁵⁷⁷ Там само. – Арк. 11.

⁵⁷⁸ Стенограмма совещания в ЦК КП(б)У по вопросу строительства Южно-Украинского канала. 7.10.1950 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235. – Арк. 4 а.

⁵⁷⁹ Там само. – Арк. 23-24.

⁵⁸⁰ Там само. – Арк. 27.

принципову відмінність цього будівництва від подібних будов, які здійснювалися в СРСР у період індустріалізації та післявоєнної відбудови, а саме, ставка в мобілізації ресурсів робиться, переважно, на добровольців, пропонуються матеріальні заохочення й створення належних умов життя і побуту на будові⁵⁸¹. Мобілізація працівників на будівництво відбувається паралельно із розгортанням робіт і на 1 січня 1952 р. в штаті «Укрводбуду», організації яка здійснювала будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, працювало 7805 чоловік, із них робітників 6694 і 341 інженерно-технічний працівник⁵⁸². Тобто, чисельність працівників була далекою від прогнозованої чисельності у 60-80 тис. чоловік. Це, власне, обумовлювалося затягуванням із розгортанням основних найбільш трудомістких робіт по прокладенню основної траси каналу. Протягом 1952 р. планувалось зростання чисельності будівників на 5 тисяч працівників із яких інженерно-технічний склад планувався до 800 працівників⁵⁸³. Отже, очевидно, що за планами на 1952 р., як їх викладав у своїй довідці начальник «Укрводбуду» А. Бочкін, мало бути здійснено набір чисельністю 5 тис. працівників і Рада Міністрів УРСР пропонувала проектом постанови Ради Міністрів СРСР набрати до цієї чисельності додатково іще 3 тис. працівників.

Будівельні роботи по реалізації проекту будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів і системи зрошування південних районів України і північних районів Криму розгорталися протягом 1951 р. паралельно на території УРСР (до 1954 р.) і в Криму. На 1 січня 1952 р. було заплановано створення в структурі «Укрводбуду» додатково п'яти

⁵⁸¹Стенограмма совещания (в ЦК КП(б)У. – Авт.) по рассмотрению и подготовке проекта постановления Совета Министров СССР «О строительстве Каховской гидроэлектростанции на р. Днепре, Южно-Украинского канала, Северо-Крымского канала и об орошении земель южных районов Украины и северных районов Крыма». 10 октября 1950 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235. – Арк. 49.

⁵⁸²О ходе строительства Южно-Украинского канала и мерах, обеспечивающих выполнение производственного плана в 1952 году. За підписом А. Бочкіна. 12.11.52. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 96.

⁵⁸³Там само. – Арк. 110.

будівельно-монтажних управлінь, а саме: Дніпро-Каменського і Новогорьівського у Запорізькій області, Дар'ївського у Херсонській області, а також Сивашського і Сімферопольського у Криму. У зв'язку зі створенням цих нових виробничих підрозділів у структурі «Укрводбуду» Начальник Політвідділу цієї організації М. Штефан звернувся до Зав. відділом будівництва і будматеріалів ЦК КП(б)У П. Мацуя, щоб в ЦК було розглянуто питання підбору керівних кадрів для цих нових структурних підрозділів і питання про створення політвідділів у новостворюваних будівельно-монтажних управліннях⁵⁸⁴. Ця інформація є прямим свідченням того, що саме ЦК КП(б)У здійснювало забезпечення керівними кадрами організації «Укрводбуд», причому, не лише її підрозділи на території УРСР, а й у Криму, котрий на той момент перебував у складі РРФСР. Також саме ЦК КП(б)У здійснювалось інституційне забезпечення стимулюючої й контрольної роботи серед працівників «Укрводбуду» в тому числі й у Криму.

Для аналізу можливостей залучення працівників на здійснення масштабних будівельних робіт в Криму варто взяти дані по чисельності робітників та службовців у Криму і динаміці зміни їх чисельності, яка є в наявності від 1950 по 1953 рр. у порівнянні із довоєнним 1940 р. Ці дані містяться у довідці Начальника Статистичного управління Кримської області Центрального статистичного управління Держплану СРСР Н. Точеного, підготованій у 1954 р. для ЦК КПУ. За даними цієї довідки у сфері будівельно-монтажних робіт в Кримській області на 1950 р. було задіяно 25 тис. працівників⁵⁸⁵. Нагадаємо, що 20 вересня 1950 р. було прийнято постанову Ради Міністрів СРСР і ЦК ВКП(б) «Про будівництво Каховської гідроелектростанції на річці Дніпро, Південно-Українського каналу, Північно-Кримського каналу і про зро-

⁵⁸⁴Заведующему отделом строительства и стройматериалов ЦК КП(б) Украины тов. Мацуя П. А. Информация о массово-политической работе, проведенной на строительстве Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов в октябре 1951 г. (від – П. С.) Начальника Политотдела «Укрводстроя» М. Штефана. 15 ноября 1951 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1356. – Арк. 142-143.

⁵⁸⁵К вопросу о численности рабочих и служащих и фонде заработной платы лиц, занятых на предприятиях и учреждениях Крымской области в сентябре 1953 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3862. – Арк. 31.

шення південних районів України і північних районів Криму», а будівельно-монтажні управління для зведення об'єктів Північно-Кримського каналу в Криму почали створюватися лише у 1951 р. Відповідно, слід звернути увагу на зміну чисельності працівників у сфері будівельно-монтажних робіт в Криму в наступні роки, а вона складала: у 1951 р. – 23,7 тис. працівників; у 1952 р. – 20,3 тис. працівників; у 1953 р. – 20,5 тис. працівників⁵⁸⁶. Тобто, спостерігаємо динаміку на зменшення чисельності працівників будівельної галузі порівняно із 1950 р. щорічно. Начальник Статуправління по Кримській області у висновках до наданої ним довідки вказує, що у вересні 1953 р. чисельність працівників будівельної галузі зросла порівняно із вереснем 1950 р. небагато, приблизно на 200 чоловік⁵⁸⁷. Збільшення, щоправда, за численними даними можемо спостерігати у 1953 р. лише порівняно із 1952 р., отже, у даному разі розбіжність між цифрами довідки і висновками слід розглядати як технічну опіску. Сам же Начальник Статуправління робить висновок, що незначне збільшення чисельності працівників будівельної галузі відбулося у зв'язку із забезпеченням будівництва механізмами. Відповідний висновок, очевидно, робиться з огляду на необхідність у звіті надавати позитивну інформацію в частині зростання чисельності працівників як показника соціально-економічного зростання області. Перший пункт довідки починається із того, що чисельність робітників та службовців у всіх галузях народного господарства й культури Кримської області із року в рік невинно зростала і «вже декілька років тому назад перевищила довоєнний рівень»⁵⁸⁸. Що слід розуміти під хронологічним показником «кілька років тому» складно встановити, проте, саме його у тексті документу вжито.

Якщо брати до уваги ситуацію із забезпеченням будівництва Північно-Кримського каналу, зокрема об'єктів у Джанкої, зведенням яких займалось будівельно-монтажне управління №11 «Укрводбуду», то на 1951 р. частими були нарікання на незадовільне забезпечення цього управління необхідними матеріалами і механізмами. Про ці факти на на-

⁵⁸⁶ Там само.

⁵⁸⁷ Там само.

⁵⁸⁸ Там само. – Арк. 29.

раді партійно-господарського активу будівельників Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, яка відбувалась 9-10 червня 1951 р. в м. Запоріжжі, говорив Секретар Кримського обкому ВЛКСМ Кислий, критикуючи роботу на той час колишнього начальника цього будівельно-монтажного управління Потьомкіна⁵⁸⁹. Водночас, він вказував, що зі сторони керівництва «Укрводбуду» і політичного управління цієї організації замало уваги приділяється будівництву на території Криму. Наголошувалося, що кримська ділянка будівництва потребує більшої уваги зі сторони керівництва Головного Управління «Укрводбуд», не зважаючи, що далі Джанкою будівництво здійснювати не було можливості, оскільки на тій ділянці планованого будівництва іще проводилися науково-пошукові роботи⁵⁹⁰. Нарікання на ситуацію в будівельно-монтажному управлінні №11 у Джанкої були і пізніше, тільки вже на роботу начальника політичного відділу при цьому управлінні, що він погано займається політико-організаційною роботою, але, фактично, перебрав на себе функції начальника управління⁵⁹¹. Отже, протягом 1951 р. процес матеріально-технічного забезпечення будівництва об'єктів Північно-Кримського каналу перебував під постійною критикою. Не зважаючи на це Рада Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У 27 червня 1951 р. звернулися до Ради Міністрів СРСР із питанням щодо забезпечення перевезень на ділянці Сталінської залізниці Запоріжжя-Джанкой, обсяг перевезень якою у першому кварталі 1951 р. складав 11 пар товарних потягів і 9 пар пасажирських⁵⁹². Вказується на зростання обсягів перевезень у зв'язку із будівництвом Каховської

⁵⁸⁹Стенограма первого совещания партийно-хозяйственного актива строителей Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов «Укрводстрой» от 9-10 июня 1951 года. м. Запоріжжя // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1358. – Арк. 86.

⁵⁹⁰Там само. – Арк. 87.

⁵⁹¹Стенограма собрания партийного актива строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов «Укрводстрой» от 20.IX.1951 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1357. – Арк. 7.

⁵⁹²Президиуму Совета Министров Союза ССР (від – П. С.) Председателя Совета Министров УССР Д. Коротченко, Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова. 27.VI.1951 р. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 3184. – Арк. 81.

ГЕС і Південно-Українського й Північно-Кримського каналів, наголошується на необхідності збільшення обсягів перевезення вантажів. Проте, у даному разі слід звернути увагу, що у 1951 р. активно відбувається лобіювання керівництвом УРСР питання будівництва Кримського заводу стіно матеріалів в Октябрьському районі Криму. Проте, цей завод не мав підведеної до нього залізничної колії. Відповідно, вантажі, здебільшого, у 1951 р. могли перевозитися на будівництво об'єктів «Укрводбуду» в Джанкої. То ж обсяги будівництва, не зважаючи на постійні нарікання на поганому забезпеченні у Джанкої зростають, так як у зверненні до Ради Міністрів СРСР Д. Коротченко і Л. Мельников звертають увагу на зростання обсягів перевезення у 1952 р. Отже, будівельні роботи протягом 1951-1952 рр., зокрема, у Кримській області проводилися доволі активно, оскільки потреба в забезпеченні будівництва вантажоперевезеннями залізницею зростала.

Проте, не слід лишати поза увагою можливість того, що перевезення сполученням Запоріжжя-Джанкою здійснювалися з метою постачання матеріалів із об'єктів, які було розташовано в Криму, на будівельні потреби півострова. Таких об'єктів у переписці ЦК КП(б)У і Ради Міністрів УРСР й Кримського обкому ВКП(б) згадується два: Октябрьський завод стіно матеріалів і Євпаторійський кар'єр. Щодо Октябрьського заводу, то у 1951 р. планувалося добути 44 тис. тон ракушняка⁵⁹³, проте Держплан УРСР відмовив у рекомендації до затвердження проектного завдання по будівництву цього заводу оскільки він віддалений від залізниці на 15 км.⁵⁹⁴ Отже, продукція цього заводу не могла перевозитися на об'єкти будівництва каналів, тим більше, що Держплан УРСР рекомендував направити проектне завдання по будівництву Октябрьського заводу стіноматеріалів Міністерству

⁵⁹³ Совету Министров Украинской ССР (від – П. С.) Заместителя Министра промышленности строительных материалов Украинской ССР Н. Лысенко. 30 июля 1951 г. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 3121. – Арк. 81.

⁵⁹⁴ Совету Министров Украинской ССР, тов. Барановскому А. М. (від – П. С.) Заместителя Председателя Госплана Совета Министров УССР А. Новикова. 31.VII.1951 // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 3121. – Арк. 118.

промисловості будівельних матеріалів СРСР для розгляду його на предмет доцільності використання продукції родовища для місцевих потреб⁵⁹⁵. Щодо використання піску із Євпаторійського кар'єру на будівництві Каховської ГЕС, то на 5 жовтня 1951 р. питання експлуатації піску із цього родовища перебувало на етапі розгляду⁵⁹⁶. Тому потік вантажів на будівництво об'єктів «Укрводбуду», очевидно, здійснювався із території УРСР в напрямку до Джанкою. Хоча, за даними статистики, які було представлено Статистичним управлінням Кримської області ЦСУ Держплану СРСР від 1950 р. відбулося різке зростання виробництва в Криму обпаленої цегли: 1950 р. – 35 млн. штук; 1951 р. – 45,4 млн. штук; 1952 р. – 45,8 млн. штук; 1953 р. – 51, 5 млн. штук. Також відбувалося зростання виробництва стінового каменя: 1950 р. – 175 млн. штук умовної цегли; 1951 р. – 211 млн. шт. умов. цегли; 1952 р. – 276 млн. шт. умов. цегли; 1953 р. – 290 млн. шт. умов. цегли⁵⁹⁷. Очевидно, зважаючи на відсутність транспортної інфраструктури для постачання стіноматеріалів на будівництво каналів їх застосовували для місцевих будівельних потреб. Цегла ж цілком могла використовуватися на будівництві об'єктів «Укрводбуду» в Криму.

Слід здійснити оцінку внеску населення Криму, наявного на початок 1950-х рр. на півострові, взявши до аналізу дані про його чисельність й порівнявши із чисельністю працездатного населення на півострові. Зауважимо, що дані про чисельність населення Криму, які було 1954 р. представлено Начальником Статистичного управління Кримської області Н. Точеним для Кримського обкому КПУ (ці дані далі було передано до ЦК КПУ), містять серйозні зауваження. Так, відзначено, що органи статистики не мали на момент підготовки інформації точних даних про чисельність населення, а наявні цифри були результатом приблизних підрахунків і не могли

⁵⁹⁵ Там само. 119.

⁵⁹⁶ Каховская гидроэлектростанция на р. Днепре. Проектное задание. Том I. Сводная записка. 5.X.1951 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 909. – Арк. 37.

⁵⁹⁷ Производство главнейших изделий в натуральном выражении промышленностью Крымской области с гор. Севастополем за ряд лет // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3862. – Арк. 24.

використовуватися як офіційні статистичні дані. Звертає на себе увагу вказівка, що в дані по Кримській області не включено чисельність військовослужбовців і деяких інших груп населення. Ці дані ЦСУ Держплану СРСР заборонило використовувати для будь-яких оцінок та розрахунків, а також розміщувати у будь-яких документах загального характеру, навіть із грифом «секретно»⁵⁹⁸. Загальна чисельність населення Кримської області й Севастополя за цими даними складала 973 466 чоловік, із них міського населення – 581 896 чоловік, сільського – 391 570 чоловік, а із числа сільського населення у працездатному віці – 219 329 чоловік. Зауважено також, що статистичне управління Кримської області не мало даних про чисельність працездатного населення в містах Кримської області, оскільки такого обліку не здійснювалось⁵⁹⁹. Проте, Статистичним управлінням Кримської області для ЦК КПУ було надано дані про чисельність робітників і службовців у Кримській області, згідно із ними на вересень 1950 р. їх чисельність складала 244,4 тис. чоловік, на 1951 р. – 251,3 тис. чоловік, на 1952 р. – 263,9 тис. чоловік, на 1953 р. – 271,2 тис. чоловік⁶⁰⁰. Відповідно, чисельність робітників і службовців можна взяти за основу для оцінки чисельності працездатного населення, причому, яке сконцентроване переважно у містах, оскільки дані про робітників і службовців надано без врахування колгоспів. Тому, додавши надану оцінку працездатного населення в сільській місцевості й число робітників та службовців, зможемо отримати приблизні (вже виходячи із заявленої неточності даних по чисельності населення, у тому числі працездатного в сільській місцевості) дані про кількість працездатного населення в Криму на 1953 р. Отже, ця кількість мала складати 490529 чоловік, тобто, близько 500 тис. чоловік.

⁵⁹⁸(В – П. С.) ЦК КП України. Заведующому промисленно-транспортным отделом тов. Савельеву И. С. (від – П. С.) Зав. особым сектором Крымского обкома КП Украины В. Яковлева. 17 марта 1954 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3862. – Арк. 49.

⁵⁹⁹Там само. – Арк. 50.

⁶⁰⁰К вопросу о численности рабочих и служащих и фонде заработной платы лиц, занятых на предприятиях и учреждениях Крымской области в сентябре 1953 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3862. – Арк. 29.

Якщо взяти для аналізу чисельність міського населення Джанкойського району (у цьому районі на 1951 р. було лише одне місто – Джанкой), статистична довідка дає дані про 213 60 чоловік. Тобто, місто було доволі малим за чисельністю населення і лише силами населення цього міста масштабнее будівництво, яке мало розгорнутися у будівельно-монтажному управлінні №11 «Укрводбуду», здійснити було не можливо. У Джанкойському ж районі в колгоспі «Шлях до комунізму» населення на 1951 р. було 271 чоловік, із них працездатного 111 при кількості дворів 85. Отже, працездатне населення складало менше половини. У Бахчисарайському районі у колгоспі «імені Калініна» населення на той же рік складало 620 чоловік із них працездатного було 307 чоловік при кількості дворів 183⁶⁰¹. У цих районах було дещо більше одного працездатного на дві особи непрацездатного віку, а, відповідно, можна зробити висновок, що в цих районах двори складали сім'ї. Дані про чисельність населення в колгоспах Криму, зокрема, працездатного, а також кількості дворів очевидно було надано вибірково, для можливості зрозуміти ситуацію за середніми показниками. Тому висновок очевидний, що приблизно такою ситуація із чисельністю працездатного населення складалась на 1951 р. по абсолютній більшості колгоспів Кримської області. Зокрема, можемо взяти дані із, нехай і не точної за твердженням пояснення, довідки про чисельність населення в Криму, то, по Джанкойському району подається цифра сільського населення – 22 109 чоловік, із них працездатного 11 840 чоловік⁶⁰². Отже, чисельність працездатного населення в сільській місцевості незначно перевищує половину загальної чисельності населення, на 1571 чоловік. Подібна ситуація із чисельністю працездатного населення в колгоспах спостерігалась за даними офіційної статистики по усіх районах Криму, якими мала пройти траса Північно-Кримського каналу. Ці дані говорять про те, що кримські колгоспи не мали належних трудових ресурсів для мобілізації їх працівників на будівництво. Отже, оціночні дані про чисель-

⁶⁰¹ Сведения о наличии дворов и населения (в колхозах Криму – П. С.) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3862. – Арк. 23.

⁶⁰² Сведения о численности населения Крымской области на 1 января 1954 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3862. – Арк. 50.

ність працевздантного населення, які 1953 р. надавалися Кримським обкомом для ЦК КПУ. Тобто, робітничі кадри на об'єкти будівництва мали спрямовуватися із інших регіонів.

Для більш повного аналізу по забезпеченню кадрами будівництва каналів у Криму слід звернути увагу на одну важому характеристику демографічної ситуації у Криму. Населення міст півострова було доволі численним здебільшого у приморських містах (за винятком Сімферополя). Так, населення міст у районах із розвинутою курортною інфраструктурою складало: Алушта – 7918 чоловік, Євпаторія – 45129 чоловік, Феодосія – 42132 чоловік, Ялта – 46769, промислове місто Керчь – 90316, Сімферополь – 141081 чоловік⁶⁰³. Лише у Джанкої із міст не прибережного розташування чисельність населення перевищувала десять тис. чоловік й складала 21 360 чоловік.

На грудень 1952 р. за даними, вказаними у листі Першого Секретаря ЦК КПУ Л. Мельникова і Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка до Й. Сталіна вказано чисельність працівників «Укрводбуду» до 12 тисяч робітників та інженерно-технічних працівників⁶⁰⁴. При тому, що у більшості будівельні роботи на об'єктах будівництва каналів відбувалися здебільшого на території УРСР у Криму в цілому відбувається зменшення чисельності працівників у будівельній сфері при зростанні виробництва будівельних матеріалів місцевою промисловістю. Отже, будівельні роботи в Криму протягом 1950-1952 рр. здійснювалися переважно не на будові каналу, а інших об'єктів. Так, протягом 1950-1953 рр. відбувається зростання динаміки введення в експлуатацію житлового фонду. Зокрема, введено у дію житлової площі на 1950 р. – 72945 м²; на 1951 р. – 93006 м²; на 1952 р. – 76396 м²; на 1953 р. – 89305 м²⁶⁰⁵. Обсяги будівництва по

⁶⁰³ Сведения о численности населения Крымской области на 1 января 1954 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3862. – Арк. 50.

⁶⁰⁴ Товарищу Сталину И. В. (від – П. С.) Председателя Совета Министров УССР Д. Коротченко, Секретаря ЦК КП Украины Л. Мельникова. Декабрь 1952 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1774. – Арк. 232.

⁶⁰⁵ Справка о капитальных вложениях в народное хозяйство Крыма и ввод жилой площади за 1946-1953 годы // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3862. – Арк. 35.

Криму, зокрема, житлової площі із 1950 р. зростають, проте, у 1951 р. різко збільшується обсяг введеної в експлуатацію житлової площі, а на 1952 р. відбувається різке зменшення введеного в експлуатацію метражу і на 1953 р. знову збільшення. Очевидно, що в середньому можемо спостерігати постійне зростання обсягів будівництва. Частину об'єктів у рамках будівництва Північно-Кримського каналу складали житлові площі. Проте, обсяги цього будівництва не були значними. Відповідно, чисельність будівельних працівників в Криму, зафіксована у довідці Статистичного управління Кримської області, була задіяною у більшості на будівництві місцевих об'єктів. Отже зі сторони керівництва області інтерес до організаційної участі у будівництві Північно-Кримського каналу був не високий. За умови зменшення чисельності працівників, задіяних у будівництві.

Господарське освоєння півдня України і Криму у період будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського та Північно-Кримського каналів здійснювалося, фактично, як цілісного економічного регіону. Проте, при обговореннях на нарадах в ЦК КП(б)У зазначалося, що до переходу в Кримську область проектування Південно-Українського каналу має здійснювати організація Укргіпроект міністерства електростанцій СРСР, а в Криму проектування має здійснювати інша проектна організація⁶⁰⁶. Саме ж будівництво, на думку як керівництва УРСР і керівництва СРСР, мала здійснювати одна організація, яку було утворено при Міністерстві бавовництва СРСР, Головне управління «Укрводбуд». Тобто, сам принцип радянської системи управління передбачав на даному етапі максимальне розмежування повноважень за територіальним принципом між УРСР і Кримом.

Дане розмежування на практиці не працювало, оскільки основне кадрове, проектне й науково-дослідне забезпечення будівництва здійснювалося за організаційної роботи керів-

⁶⁰⁶Стенограмма совещания (в ЦК КП(б)У. – П. С..) по рассмотрению и подготовке проекта постановления Совета Министров СССР «О строительстве Каховской гидроэлектростанции на р. Днепре, Южно-Украинского канала, Северо-Крымского канала и об орошении земель южных районов Украины и северных районов Крыма». 11 октября 1950 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235. – Арк. 54.

ництва УРСР. Крім того, будівництво каналу в Криму технічно обумовлювалося вибором варіанту траси Південно-Українського каналу, а цей процес затягнувся і на 1951 р. розглядалося три варіанти вибору траси, при цьому, в Криму здійснювалися роботи по дослідженню ґрунтів, агроекономічні, геологічні й гідрогеологічні дослідження⁶⁰⁷. Тобто, дослідні роботи, які носили загальний характер і до підготовки проекту будівництва Північно-Кримського каналу іще готовності не було. Хоча, в Криму будівельні роботи було розпочато в Джанкої⁶⁰⁸, а також прийнято рішення про будівництво Сімферопольського водосховища, котре мало забезпечити водою Сімферополь і прилеглі поля і його планувалося збудувати також силами «Укрводбуду» на 1953 р.⁶⁰⁹

Затримка в розгортанні будівництва на території Криму викликала невдоволення зі сторони керівних партійних і комсомольських органів Кримської області, про що їх представники часто висловлювалися на нарадах партійно-господарського активу, зокрема, 1951 р. керівник обкому ВЛКСМ Криму Кислий⁶¹⁰. Подібну позицію комсомольський функціонер не мав можливості висловлювати без узгодження її із партійним керівництвом області й УРСР, зважаючи, що на цій нараді був присутній Голова Ради Міністрів УРСР Д. Коротченко⁶¹¹, а почесним Головою Президії наради було обрано Й. Сталіна⁶¹². Факт обрання Й. Сталіна Почесним Головою Президії наради у той період не міг не бути узгодженим на вищому рівні актом й мав засвідчувати масштаб і політичне значення цього організаційного заходу. Тому ми бачимо, що питання налагодження ефективного адміністрування й забезпечення будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів було надзвичайно актуальним. Вже у 1952 р. начальник Укрводбуду А. Бочкін у своїй доповідній

⁶⁰⁷ Стенограмма первого совещания партийно-хозяйственного актива строителей Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов «Укрводстрой» от 9-10 июня 1951 года. м. Запоріжжя // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1358. – Арк. 70.

⁶⁰⁸ Там само. – Арк. 87.

⁶⁰⁹ Там само. – Арк. 46.

⁶¹⁰ Там само. – Арк. 86-87.

⁶¹¹ Там само. – Арк. 5.

⁶¹² Там само. – Арк. 7.

записці до Секретаря ЦК ВКП(б) Г. Маленкова засвідчував, що зі сторони ЦК КП(б)У Укрводбуду надавалась значна допомога в кадровому забезпеченні будівництва каналів⁶¹³ і, власне, силами керівництва УРСР це будівництво здійснювалося на першому етапі. Проте, на думку А. Бочкина, цього було не достатньо для подальшого розгортання будівництва основного проходу каналу. Без належного проектного забезпечення будівництва каналу в Криму керівництво УРСР не мало можливості його забезпечувати кадрами, але зберігало за собою можливість здійснювати контроль за процесом підготовки будівництва й будівництвом соціальних об'єктів, зокрема, в Джанкої⁶¹⁴. За посадовими компетенціями ЦК КП(б)У у питанні контролю за ситуацією на будівництві об'єктів Північно-Кримського каналу в Криму обмежувалося, здебільшого, зведенням оперативної інформації й передачею її до ЦК ВКП(б) й Ради Міністрів СРСР, зокрема і до Й. Сталіна⁶¹⁵. Хоча на даному етапі участь керівництва УРСР у будівництві каналу на території Криму мала, здебільшого, лобістський характер, але, зважаючи на його постійну роботу у кадрових питаннях, воно здійснювало фактичний контроль за процесом будівництва по всій зоні.

Будівництво подібного масштабу на півдні України і в Криму спираючись, як планувалося, на добровільну працю мобілізованих, можливо було здійснити виходячи із того, що в УРСР трудові ресурси були в достатній чисельності сконцентровані у межах республіки. Також, разом із будівництвом ГЕС і каналів планами було передбачено господарське освоєння нових зрошуваних і обводнених територій шляхом розгортання на них активної сільськогосподарської діяльності. Вже у ході будівництва передбачалося активізувати розвиток

⁶¹³Секретарю ЦК ВКП(б) товарищу Маленкову Г. М. (від – П. С.) Начальника строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов А. Бочкина, начальника Политотдела строительства М. Штефана. 31.1.1952 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 131.

⁶¹⁴Справка о состоянии и мероприятиях по строительству Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов. Мельникову Л. Г. 25.01.52 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 29.

⁶¹⁵Товарищу Сталину И. В. (від – П. С.) Председателя Совета Министров УССР Д. Коротченко, Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова. Грудень 1952 року // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1774. – Арк. 232-233.

на півдні України і півночі Криму аграрного сектору й суміжних галузей промисловості. Зокрема, головним інженером «Укрводбуду» Сімаковим на нараді партійно-господарського активу будівництва 9-10 червня 1951 р. було запропоновано у ході будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів підготувати достатню кількість водних працівників та водокористувачів для обслуговування зрошувальної системи півдня України і Криму⁶¹⁶. Тобто, будівництво каналів передбачало системну роботу по створенню цілісного потужного агропромислового комплексу на базі майбутньої системи зрошування й забезпечення його кваліфікованими кадрами. Для реалізації програми радянського керівництва слід було, у першу чергу, здійснити заселення цих територій і вже у ході нарад в ЦК КП(б)У з приводу підготовки будівництва каналів активно підіймається питання переселення населення на новоосвоєні території півдня України із інших регіонів республіки⁶¹⁷.

Плани освоєння територій в зоні гідробудівництва, які було викладено в Доповіді про хід будівництва Південно-Українського каналу й заходах щодо виконання виробничого плану на 1952 р., вказують на масштаби господарських перетворень. Так, було заплановано переселення 314,1 тис. чоловік працездатного населення із інших областей України, із них 224 тис. у колгоспи (137% відносно наявної чисельності населення) і 90,1 тис. в радгоспи (330% до наявної чисельності населення)⁶¹⁸. Масштаби запланованої переселенської кампанії вказують на плани розвитку цих територій степової ландшафтної зони.

⁶¹⁶Стенограмма первого совещания партийно-хозяйственного актива строителей Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов «Укрводстрой» от 9-10 июня 1951 года. м. Запоріжжя // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1358. – Арк. 45.

⁶¹⁷Стенограмма совещания (в ЦК КП(б)У – П. С.) по рассмотрению и подготовке проекта постановления Совета Министров СССР «О строительстве Каховской гидроэлектростанции на р. Днепре, Южно-Украинского канала, Северо-Крымского канала и об орошении земель южных районов Украины и северных районов Крыма». 10 октября 1950 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235. – Арк. 33.

⁶¹⁸Доклад о ходе строительства Южно-Украинского канала и мерах, обеспечивающих выполнение производственного плана в 1952 году // ДА-ХО. – Ф. Р3517. – Оп. 1. – Спр. 30. – Арк. 53.

На потребу в переселенні населення у призначенні до зрощення райони в зоні Південно-Українського і Північно-Кримського каналів хвертав увагу начальник «Укрводбуду» А. Бочкін у своїй довідці про хід будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів і вказував на необхідну чисельність для переселення в зону Південно-Українського і Північно-Кримського каналів у 314 тис. чоловік із областей України. Із них 224 тис. чоловік (або 137% наявної чисельності), на думку А. Бочкіна, слід було переселити в колгоспи і 90 тис. чоловік (або 330% наявної чисельності) в радгоспи⁶¹⁹. Тобто, на кінець 1952 р. надзвичайно гостро відчувалась нестача робочих рук як для будівництва каналів так і для подальшого господарського освоєння територій.

Реалізацію програми заселення регіонів України, які програмами радянського керівництва передбачалося активно економічно розвивати, здійснювала КП(б)У, і на контролі у ЦК республіканської партії перебував процес переселення населення у ряд областей півдня і сходу із інших областей республіки. Переважно здійснювалося переселення селянських сімей, які проживали в західноукраїнських областях й вели одноосібне господарство на хуторах, до таких областей як Запорізька, Дніпропетровська, Миколаївська, Херсонська, Сталінська (Донецька), Ворошиловградська (Луганська), Одеська. Проте, активно здійснювалось переселення і з областей, які були аграрно розвинутими, як Вінницька, Сумська, Полтавська, Київська тощо. Лідерами в прийомі переселенців були Запорізька (план переселення на 1953 р. складав 3250 сімей, а фактично на 1 жовтня 1953 р. було переселено 2536) і Херсонська (план 4900 сімей, фактично переселено 3421 на 1 жовтня 1953 р. відповідно) області⁶²⁰. У 1949-1951 рр. до Херсонської області було переселено 9246 сімей⁶²¹, а до За-

⁶¹⁹О ходе строительства Южно-Украинского канала и мерах, обеспечивающих выполнение производственного плана в 1952 году. А. Бочкин. 12.11.52 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 89.

⁶²⁰Довідка про хід переселення і будівництва будинків переселенцям по Українській РСР за станом на 1 жовтня 1953 року // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 7596. – Арк. 92.

⁶²¹Справка о хозяйственном устройстве переселенцев по Херсонской области по состоянию на 10 мая 1951 года // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 2449. – Арк. 33.

порізької області у аналогічний період було переселено 7091 сімей⁶²². Отже, очевидно, що саме ці області були пріоритетним заселяти людьми які мали досвід аграрного виробництва, зважаючи на перспективу обводнення цих областей (саме, здебільшого, по території цих областей мала пройти основна траса Південно-Українського каналу) і перспективну програму аграрного розвитку. Облаштування переселенців покладалося на місцевих керівників виконкомів Рад депутатів трудящих⁶²³. Фактично, відбувалося посилення кадрової бази колгоспів у відповідних областях. Так, зокрема, у Запорізькій області питання розміщення сімей, які переселялися до області, було пов'язаним із питанням перенесення населених пунктів у зв'язку із будівництвом Південно-Українського каналу і, відповідно, плануванням подальшого розміщення цих населених пунктів⁶²⁴. Переселення здійснювалися під планований перспективний розвиток сільського господарства на землях, які перебували в зоні майбутнього каналу й обводнення, а також під плани розвитку населених пунктів у цій зоні. На будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів передбачалося також мобілізувати не лише кваліфікованих будівельників, а й колгоспників для виконання некваліфікованої праці, як копання котлованів, застосовуючи ручну працю тощо⁶²⁵. Оскільки колгоспники для некваліфікованої праці мали

⁶²²Справка о состоянии хозяйственного устройства переселенцев по Запорожской области по состоянию на 10 мая 1951 года // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 2449. – Арк. 31.

⁶²³Справка о хозяйственном устройстве переселенцев по Херсонской области по состоянию на 10 мая 1951 года // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 2449. – Арк. 33.

⁶²⁴Секретарю ЦК КП(б) Украины товарищу Мельникову Л. Г., Председателю Совета Министров УССР товарищу Коротченко Д. С. Докладная записка о состоянии хозяйственного устройства переселенцев в колхозах и совхозах и подготовке к приему их в 1951 году по Запорожской области по состоянию на 27.II.1951 г. (від. – П. С.) Уполномоченных Совета Министров УССР и ЦК КП(б)У по Запорожской области Рубежанского и Резничука // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 865. – Арк. 13.

⁶²⁵Стенограммы докладов начальника «Укрводстроя» тов. Бочкина А. Е. и начальника «Днепростроя» тов. Андрианова С. Н. о строительстве Каховской гидроэлектростанции, Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 236. – Арк. 13.

мобілізуватися на місці, то очевидною була потреба в максимальному нарощенні чисельності населення у сільській місцевості по трасі каналу.

Переселення із ряду областей України відбувається також і за межі республіки, зокрема і до Кримської області РРФСР (у період до 1954 р.). За офіційними даними, на 1951 р. із Вінницької області до Криму за планом мало бути переселено 800 сімей, а на 1 квітня цього року на переселення саме до Криму по цій області було подано лише 13 заяв⁶²⁶, проте, на 2 серпня 1951 р. із Вінницької області до Криму було переселено вже 495 сімей⁶²⁷. Із Сумської області на 1951 р. планувалося переселення 600 сімей, а на 1 травня 1951 р. було подано всього 53 заяви⁶²⁸. Вже на 20 серпня 1951 р. із Сумської області було переселено 246 сімей⁶²⁹. Всього на 1951 р. до Криму із областей УРСР планувалося переселення 1200 сімей, а на 11 листопада було переселено 1152 сім'ї⁶³⁰. Як вказує офіційна інформація, на добровільних засадах населення розвинутих аграрно областей УРСР ентузіазму щодо переселення в Крим не виявляло, оскільки заяв на добровільне переселення подавалося не багато. Під кінець року в обох областях план переселення надолужувався, очевидно, адміністратив-

⁶²⁶Справка о ходе отбора, отправки и прибытия переселенцев в южные области УССР по состоянию на 1 апреля 1951 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 865. – Арк. 46.

⁶²⁷ЦК КП(б) Украины. Заведующему планово-финансово-торговому отделу тов. Майхровскому А. Р. Информация о ходе выполнения плана переселения в 1951 году в соответствии с постановлением Политбюро ЦК КП(б)У от 12.VII.1951 г. (від – П. С.) Секретаря обкома КП(б)У В. Пацко // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 865. – Арк. 270.

⁶²⁸Справка о ходе отбора, отправки и прибытия переселенцев в южные области УССР и за пределы республики по состоянию на 1 мая 1951 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 865. – Арк. 101.

⁶²⁹Заведующему сельхозотделу ЦК КП(б)У т. П. Е. Дорошенко Информация о выполнении постановления ЦК КП(б)У от 12.VII.1951 г. № ПБ-74/3 «О ходе выполнения плана переселения и хозяйственного устройства переселенцев» (від – П. С.) Заведующего сельхозотделом (Сумського – Авт.) обкома КП(б)Украины И. Костюкова // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 865. – Арк. 288.

⁶³⁰Справка о ходе выполнения плана переселения за пределы республики по состоянию на 11 ноября 1951 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 865. – Арк. 342.

ними методами, які застосовувалися партійними і виконавчими органами. На 1953 р. до Криму за планом було передбачено переселення із областей УРСР 1150 сімей і на 1 жовтня 1953 р. фактично переселено 1280 сімей⁶³¹. Тому УРСР забезпечувала із власних ресурсів збільшення чисельності населення Криму і освоєння перспективних сільськогосподарських регіонів цієї області, оскільки саме органи влади УРСР забезпечували матеріально й організаційно процес переселення. Процес переселення передбачав не лише перевезення людей із їхнім майном, а й демонтаж і транспортування їхніх жител та господарств.

На заваді надійному кадровому забезпеченню будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів були проблеми із соціально-побутовим забезпеченням працівників й складними умовами праці у малоосвоєних регіонах. Проте, не зважаючи на незадовільне забезпечення будівництва зі сторони центральних органів влади СРСР, партійне керівництво УРСР регулярно звертало увагу й здійснювало критику Політичного управління Укрводбуду щодо незадовільної роботи по соціальному забезпеченню будівельників. Зверталась увага на плінність кадрів на будівництві Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Вказувалось, що плінність кадрів погано впливає на сприйняття суспільством значення цього будівництва. Тому, слід відзначити, що керівництва як СРСР, так і УРСР звертали увагу на особливе ідеологічно-пропагандивне значення цього будівництва. Так, Л. Мельниковим було зауважено, що кожен хто пішов із будівництва є агітатором проти цієї будови⁶³². Очевидним було, що для сталінського СРСР важливо було забезпечити єдність українського суспільства повоєнного періоду навколо грандіозних будівельних проєктів. Тому для ідеологічно-пропагандивного забезпечення будівництва було утворено в структурі Укрводбуду

⁶³¹ Довідка про хід переселення і будівництва будинків переселенцям по Українській РСР за станом на 1 жовтня 1953 року // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 7596. – Арк. 92.

⁶³² Стенограма собрания партийного актива Строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов «Укрводстрой» от 20.IX.1951 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1357. – Арк. 12.

спеціальний політичний орган Політичне управління, яке, фактично, мало акумулювати в собі політико-адміністративні функції в територіальних межах будівництва. Часто зверталась увага на незлагодженість роботи цього Політичного управління та його відділів по будівельно-монтажних управліннях Укрводбуду із місцевими партійними комітетами⁶³³. Отже, заходи господарського і політичного характеру в процесі будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів у 1952 р. здійснювалися, здебільшого на ентузіазмі керівників цього будівництва й прагнення керівництва УРСР зберігати свої адміністративно-політичні позиції у забезпеченні широко розпропагандованої «будови комунізму».

Зі сторони ЦК КП(б) фактично, здійснювалося кураторство партійно-політичної роботи на будівництві каналів, у тому числі й на території Криму. Зокрема, Начальник Політичного Управління Укрводбуду М. Штефан регулярно надає звіти до ЦК КП(б)У про партійно-політичну роботу по усіх будівельно-монтажних управліннях у тому числі й по Джанкою⁶³⁴, єдиній на 1951 р. ділянці в Криму де здійснювалося будівництво об'єктів Північно-Кримського каналу. Такий фактичний стан кураторства по партійно-політичній лінії обумовлювався тим, що керівництвом УРСР будівництво каналів забезпечувалося як кадрово так і ідеологічно. На початковому етапі ця ділянка роботи мала вагоме значення, оскільки процес будівництва каналів був, фактично, процесом освоєння непридатних для сільського господарства територій і система керівництва трудовими ресурсами в ор-

⁶³³ Там само. – Арк. 44.

⁶³⁴ Информация о массово-политической работе, проведенной на строительстве Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов в ноябре 1951 г. Заведующему отделом строительства и стройматериалов ЦК КП(б)У тов. Мацуй П. А. (від – П. С.) Начальника Политотдела Укрводстроя М. Штефана 14 декабря 1951 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1356. – Арк. 146; Информация о массово-политической работе, проведенной на строительстве Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов в октябре 1951 г. Заведующему отделом строительства и стройматериалов ЦК КП(б)У тов. Мацуй П. А. (від – П. С.) Начальника Политотдела Укрводстроя М. Штефана 5 ноября 1951 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1356. – Арк. 135.

ганізації управління господарського освоєння цих територій потребувала надійного забезпечення досвідченими функціонерами із відповідними організаторськими якостями. Люди із такими якостями набиралися із числа членів партії й організація їхньої діяльності здійснювалась за принципами Статуту ВКП(б) та практики організації партійної роботи. Оскільки на початковому етапі будівництва каналів належного матеріально-технічного забезпечення будови не було, то зі сторони партійних органів, у першу чергу ЦК КП(б)У, здійснювався прискіпливий контроль із зазначенням, що політичними працівниками роботу організовано серед будівельників незадовільно і це відзначалося Першим Секретарем ЦК КП(б)У Л. Мельником на засіданні Політбюро ЦК КП(б)У 5 жовтня 1951 р., на якому було прийнято рішення «Про стан масово-політичної роботи серед будівельників Південно-Українського каналу»⁶³⁵.

Окремої уваги потребує питання національного складу кадрів, які мобілізувалися на будівництво каналів. Ключову роль у постачанні кадрів для цього «комуністичного» будівництва відігравали західноукраїнські області. При цьому наголошувалося, що контингент робітників, які прибули із західних областей УРСР є «в політичному і культурному відношенні відсталим», а також, «можливі й випадки проникнення ворожих націоналістичних елементів»⁶³⁶. Зверталась увага на необхідність ідеологічної обробки мобілізованих в західноукраїнських областях працівників. Коли мова йшла про ідеологічно-пропагандивну роботу серед робітників, на одній із нарад в Політичному управлінні «Укрводбуду» звернули увагу на те, що вся продукція пропагандистського змісту, якою забезпечується будівництво, видається російською мовою, а серед працівників будови значна частина таких,

⁶³⁵ Стенограмма собрания партийного актива Строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов «Укрводстрой» от 20.IX.1951 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1357. – Арк. 4.

⁶³⁶ Указание Политотдела Главного Управления «Укрводстрой» «О мерах по выполнению предложений партийно-хозяйственного актива строителей Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов от 10 июня 1951 года». Запорожье, 12 июня 1951 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1356. – Арк. 9.

які не володіють російською⁶³⁷. Тому наголошувалось на нагальній необхідності видавати більше пропагандивних матеріалів українською мовою. На нараді вирішено було забезпечити будівництво необхідним обсягом пропагандивної літератури українською мовою. Підіймалося також питання про необхідність читати лекції проти «буржуазного націоналізму». Проте, вирішено було лекцій саме пороти «буржуазного націоналізму» не читати, а прочитати лекції по «сталінській національній політиці й дружбі народів СРСР» і в них здійснити розвінчання «буржуазного націоналізму»⁶³⁸. Отже, на будівництво каналів відбувалося залучення кадрів із західноукраїнських областей які намагалися ідеологічно обробляти. Активно у агітаційно-пропагандивну роботу було залучено працівників Академії Наук УРСР та її установ, зокрема, щодо лекторської діяльності. У цій роботі брав участь особисто Президент АН УРСР О. Палладін⁶³⁹. Також до пропагандивної діяльності активно долучаються й працівники сфери культури, зокрема, на нараді партійного активу 20 вересня 1951 р. згадувався приїзд на будівництво заступника Міністра культури УРСР, причому, на зборах партійно-господарського активу його було в присутності представників Запорізького обкому КП(б)У, ЦК КП(б)У, Начальника «Укрводбуду» тощо піддано критиці зі сторони Начальника будівельно-монтажного управління Богданова за невиконання обіцянок, назвавши його «проходимцем» (рос. – П. С.)⁶⁴⁰. У

⁶³⁷ Протокольная запись №3 Совещания работников Политотдела Главного Управления «Укрводстрой». 28 августа 1951 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1356. – Арк. 92.

⁶³⁸ Протокольная запись №3 Совещания работников Политотдела Главного Управления «Укрводстрой». 28 августа 1951 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1356. – Арк. 92, 97.

⁶³⁹ Информация о массово-политической работе, проведенной на строительстве Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов в ноябре 1951 г. Заведующему отделом строительства и стройматериалов ЦК КП(б)У тов. Мацуй П. А. (від – П. С.) Начальника Политотдела Укрводстроя М. Штафана 14 декабря 1951 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1356. – Арк. 151.

⁶⁴⁰ Стенограмма собрания партийного актива Строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов «Укрводстрой» от 20.IX.1951 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1357. – Арк. 21.

даному разі, бачимо, що становище будівництва таке, що воно перебувало над республіканськими відомствами, оскільки навіть начальники будівельно-монтажних управлінь могли собі дозволяти брутальну критику урядовців вищого рівня. Проте, ці управлінці будівництвом було повністю підконтрольним по партійній лінії Першому Секретареві ЦК КП(б)У, а також на регіональному рівні секретарям обкомів КП(б)У областей на яких розміщувалось відповідний об'єкт будівництва.

Високий інтерес і прискіпливий контроль над процесом будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів зі сторони органів КП(б)У можемо відзначити у 1951 р. У 1952 р. будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів втрачає свою пріоритетність для керівництва СРСР. Мотиви такої радикальної зміни його позиції щодо «будови комунізму» потребують окремого дослідження, оскільки сам факт втрати пріоритетності впливає із фактичного саботування проекту на найвищому державному рівні. Із-за слабкого забезпечення будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів у першу чергу проектною документацією, матеріальними фондами, а також трудовими ресурсами були частими нарікання начальника «Укрводбуду» А. Бочкіна. На його думку, із-за слабкого забезпечення будівництва можливий був його зрив у заплановані строки⁶⁴¹. Для вирішення питання із комплектуванням будівництва каналів необхідними фахівцями А. Бочкіним було запропоновано дозволити ЦК КП(б)У і Кримському обкому ВКП(б) перевести на власний розсуд на будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів інженерно-технічні кадри з усіх інших відомчих підприємств і організацій за умови висловлення ними бажання⁶⁴². Як особлива проблема зазначалося погане забезпечення будівництва кваліфікованими кадрами, за ініціативи керівництва УРСР набір таких працівників пропонувалося покласти у 1953 р. на

⁶⁴¹Секретарю ЦК ВКП(б) товаришу Маленкову Г. М. (від – П. С.) Начальника строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов А. Бочкина, начальника Политотдела строительства М. Штефана. 31.1.1952 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 126.

⁶⁴²Там само. – Арк. 132.

Міністерство трудових резервів СРСР, яке мало здійснити набір працівників у межах УРСР⁶⁴³. Слабка увага до будівництва каналів на початковому етапі пояснюється двома факторами, у першу чергу, труднощами і конфліктними ситуаціями навколо підготовки проектної документації по будівництву, а також низьким рівнем пріоритетності для радянського керівництва будівництва об'єктів Південно-Українського і Північно-Кримського (на першому етапі це було житло і соціальні об'єкти) відносно реалізації проекту по будівництву Каховської ГЕС.

У СРСР сталінського періоду будь-яка організаційна діяльність, а також управлінська, була тісно пов'язана із ідеологічною. Особливо ідеологічно-організаційна робота відігравала вагомe значення у процесі реалізації масштабних проектів, зокрема, таких які отримали офіційний статус «будови комунізму». Такий офіційний статус було надано будівництву Каховської ГЕС і Північно-Українського й Південно-Кримського каналів та системи зрошування півдня України і півночі Криму, яке було розпочато на підставі постанови Ради Міністрів СРСР і ЦК КП(б)У від 20 вересня 1950 р. Будь-яка ідеологічна робота в СРСР потребувала не лише потужної пропагандивної підтримки, а й інституційного забезпечення. Ідеологічний контроль здійснювався структурами як стаціонарного характеру, як-то партійними і комсомольськими організаціями, так і функціональними структурами, які утворювалися за необхідності у рамках організацій по реалізації проектів і часто їх діяльність носила тимчасовий характер. Такі структури після виконання їхньої інституційної функції ідеологічного забезпечення реалізації конкретного проекту, в рамках якого їх було створено, або ліквідовувалися або трансформувалися у функціональну структуру іншого характеру й призначення. Прикладом такої структури може стати партійний комітет будівництва Каховської ГЕС, на основі якого було запропоновано Першим Секретарем ЦК КП(б)У Л. Мельниковим утворити Каховський райком партії міського типу (аналогічний райкомам партії в містах) другої групи. При

⁶⁴³Товарищу Сталіну І. В. (від – П. С.) Председателя Совета Министров УССР Д. Коротченко, Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова. Грудень 1952 року // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1774. – Арк. 243.

цьому, на будівництві мав зберігатися парторг будівництва і за сумісництвом секретар райкому партії. Необхідність створення в місті Каховська райкому на базі будівництва Каховської ГЕС у листі Л. Мельникова пояснюється потребою інституційного посилення координації діяльності партійних організацій будівельно-монтажних ділянок⁶⁴⁴. Даний приклад є показовим яким чином у пізньосталінський період заради інституційного забезпечення командно-адміністративної системи завдяки координації діяльності партійних ланок, котрі діяли у кожній виробничій одиниці на будівництві, утворювалась партійна функціональна структура тимчасового характеру і згодом трансформувалась у територіальну.

На будівництві Південно-Українського і Північно-Кримського каналів від самого початку організації процесу було заплановано утворити партійні структури на основі кадрів, мобілізація яких здійснювалась партійними і комсомольськими організаціями по УРСР під контролем ЦК КП(б)У. Координацію ідеологічно-організаційної діяльності на будівництві Південно-Українського і Північно-Кримського каналів мав здійснювати Політвідділ Головного Управління «Укрводбуд» Міністерства бавовництва СРСР. Також утворювалися політвідділи при всіх будівельно-монтажних управліннях в структурі «Укрводбуду». Питання про створення політвідділу при «Укрводбуді» було піднято у зверненні Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова до Й. Сталіна від 2 лютого 1951 р. Необхідність створення політвідділу мотивувалась тим, що будівельні роботи мали здійснюватися на території чотирьох областей УРСР, а також на території, на той період, Кримської області РРФСР. Цей політвідділ, а також політвідділи при будівельно-монтажних управліннях мало бути створено для керівництва партійними, комсомольськими і профспілковими організаціями на будівництві й розгортання масово-політичної роботи серед працівників⁶⁴⁵. Отже, політичний відділ при «Укрводбуді» створювався за

⁶⁴⁴ Проект письма Секретаря ЦК КП Украины Л. Мельникова Г. М. Маленкову 23 октября 1952 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1774. – Арк. 122.

⁶⁴⁵ И. Сталину (від – П. С.) Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова. 2 февраля 1951 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 905. – Арк. 5.

лобіювання ЦК КП(б)У і мав на меті координацію організаційно-ідеологічної роботи у зоні будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та закладення інституційної основи для організаційного забезпечення господарського освоєння територій півдня України і півночі Криму.

На нараді в ЦК КП(б)У 10 жовтня 1950 р. Перший Секретар ЦК Л. Мельников, говорячи про можливості мобілізації для потреб будівництва кадрів, наголошував, що в УРСР партійні організації нараховують близько 700 тис. комуністів і понад мільйон комсомольців. Відповідно, була можливість мобілізувати близько 20 тис. комуністів і 150 тис. комсомольців і з цього приводу, як зазначав Л. Мельников, на той момент ним було проведено розмову із секретарями райкомів партії⁶⁴⁶. Це були так звані заходи організаційного набору, які часто проводилися в радянський період. У даному разі організаційний набір здійснювався по партійній лінії. Надалі мобілізовані по партійній лінії кадри комуністів і комсомольців ЦК КП(б)У намагався рівномірно розподіляти по партійним і комсомольським ланкам на будівництві. Зокрема, про це йшлося у звітах про ідеологічно-організаційну роботу на будівництві.

Проте, на 5 травня 1951 р. на будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів працівники набиралися, як у доповідній записці висловлювався Начальник Політвідділу «Укрводбуду» М. Штефан, «самотоком», тобто, ті хто добровільно за оголошенням вербувалися. На той момент вже було у спосіб «самотоку» набрано 1650 працівників, із них 1310 робітників. Організаційний набір на 5 травня 1951 р. вже розпочався і в усі області України було відправлено для здійснення такого набору працівники політвідділів і Головного Управління «Укрводбуд» для відбору і направлення робітників на будівництво.

⁶⁴⁶Стенограмма совещания (в ЦК КП(б)У – С. П.) по рассмотрению и подготовке проекта постановления Совета Министров СССР «О строительстве Каховской гидроэлектростанции на р. Днепре, Южно-Украинского канала, Северо-Крымского канала и об орошении земель южных районов Украины и северных районов Крыма». 10 октября 1950 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235. – Арк. 27.

Але на той момент працівники, яких набирали за організаційним набором, лише почали прибувати на будівництво. Причому, організаційний набір по областях України здійснювався на підставі постанови Ради Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У, яку було видано 30 березня 1951 р.⁶⁴⁷.

Отже, слід звернути увагу на заходи організаційно-інституційного характеру, які проводились керівництвом УРСР, оскільки по питаннях кадрового забезпечення будівництва було видано спільну постанову Ради Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У. Начальник політвідділу будівництва М. Штефан зобов'язувався цю постанову виконувати і звітував про хід її виконання перед Пешим Секретарем ЦК КП(б)У. Це було свідченням підпорядкування М. Штефана Л. Мельникову по партійній лінії яке обумовлювалось тим, що політвідділ діяв на базі «Укрводбуду», організації, яка здійснював будівництво на території УРСР. Крім того, фактичне підпорядкування Начальника політвідділу «Укрводбуду» Першому Секретареві ЦК КП(б)У обумовлювалось тим, що організаційні набори працівників на будівництво здійснювалися на території УРСР. Тому підзвітність встановлювалась за територіальним та інституційним принципом, оскільки організаційні набори проводилися партійними працівниками, підлеглими Першого Секретаря ЦК КП(б)У, і за допомогою партійних комітетів у структурі КП(б)У на місцях. Відповідно, партійні працівники, які направлялися політичним відділом для здійснення оргнабору, отримували певні директиви щодо кількісних та якісних показників для набору і ці директиви, безумовно, виходили із запланованої за принципом формування партійних організацій розстановки кадрів.

Варто звернути увагу на той факт, що у період, коли працівники, яких було набрано на будівництво за оргнабором, тільки почали прибувати на будівництво, про партійний і комсомольський склад у звіті Начальника політвідділу «Укрводбуду» нічого не повідомлялося. Але пізніше Начальник Політвідділу «Укрводбуду», звітував, вказуючи не лише за-

⁶⁴⁷ Секретарю Центрального Комітета КП(б) України тов. Мельникову Л. Г. Докладная записка. (Секретно) (від – П. С.) Начальника политотдела при Главном Управлении «Укрводстроя» М. Штефана. 5 мая 1951 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 905. – Арк. 12.

гальну кількість працівників, а й чисельність комуністів і комсомольців. Так, у звіті на ім'я Завідуючого відділом будівництва і будматеріалів ЦК КП(б)У П. Мацуя Начальник Політуправління «Укрводбуду» М. Штефан повідомляв про чисельність працівників на вересень 1951 р. – 6444 чоловік, із них робітників 5627 чоловік, інженерно-технічних працівників 248 чоловік, службовців – 413 чоловік і молодшого обслуговуючого персоналу – 156 чоловік. У тій же доповідній М. Штефан повідомляв, що партійні організації будівництва нараховують 425 комуністів⁶⁴⁸. Із цього звіту видно, що комуністи на будівництві мали виконувати своєрідну роль кадрового ресурсу для формування інституцій по забезпеченню ідеологічної роботи. Із їх числа здійснювалось формування первинних партійних організацій. Про планування інституційного забезпечення ідеологічної роботи на будівництві Південно-Українського і Північно-Кримського каналів йшлося у вказівках Політвідділу «Укрводбуду» партійним організаціям на будівництві щодо заходів з виконання пропозицій партійно-господарського активу будівельників Південно-Українського і Північно-Кримського каналів від 10 червня 1951 р. Зокрема, йшлося про необхідність переглянути розстановку комуністів і комсомольців на будівництві й укріпити партійцями і комсомольцями вирішальні ділянки і бригади⁶⁴⁹. Крім того, планувалось до 1 липня 1951 р. на усіх ділянках будівництва, у всіх автоколонах, бригадах тощо де троє і більше комуністів створити партійні групи й здійснити роботу по підготовці партгрупоргів. У рамках формування інституційного забезпечення ідеологічної роботи на будівництві також планувалось долучити до неї усіх ко-

⁶⁴⁸Заведующему отделом строительства и стройматериалов ЦК КП(б) Украины тов. Мацуй П. А. Информация о партийно-политической работе, проведенной в сентябре 1951 года на строительстве Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов (від – П. С.) Нач. Политотдела «Укрводстроя» М. Штефана. 9 октября 1951 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1356. – Арк. 108.

⁶⁴⁹Указание Политотдела Главного Управления «Укрводстрой». г. Запорожье, 12 июня 1951 года № 3 О мерах по выполнению предложений партийно-хозяйственного актива строителей Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов от 10 июня 1951 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1356. – Арк. 2.

муністів, дати кожному із них партійне доручення й забезпечити механізми контролю за їх виконанням⁶⁵⁰. У даному разі слід звернути увагу на означену необхідність залучення до ідеологічної роботи усіх комуністів та надання кожному із них партійного завдання. Яке саме завдання мав отримати кожен член партії, значення не мало, а важливим був сам факт щоб кожен комуніст мав таке завдання і його виконання перебувало на контролі у інституційної системи, частиною якої він сам був. Питання надання членам партії партійних доручень відіграло надзвичайно важливу роль і звіти про ці доручення в ЦК КП(б)У регулярно надавав Начальник Політвідділу «Укрводбуду» М. Штефан. Зокрема, у Інформації від 9 жовтня 1951 р. вказувалося, що в будівельно-монтажному управлінні №1 із 72 комуністів лише 52 мали партійні доручення і ці доручення давалися формально, без врахування особистих якостей комуністів⁶⁵¹. Тобто, надання партійних доручено в організації ідеологічної роботи носило принциповий характер і перебувало на контролі у ЦК КП(б)У.

Система забезпечення ідеологічної роботи і контролю, яку можемо спостерігати за даними цих вказівок Політвідділу «Укрводбуду» партійним організаціям⁶⁵², мала на меті забезпечення управлінської монолітності функціональної структури по будівництву Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, а також механізмів її самоконтролю. Власне, саме для формування такої системи і залучалися члени правлячої партії на будівництво у порядку оргнабору. Ці вказівки мали також значення у здійсненні ідеологічної обробки контингенту працівників «Укрводбуду», особливо із

⁶⁵⁰ Там само. – Арк. 3.

⁶⁵¹ Заведующему отделом строительства и стройматериалов ЦК КП(б) Украины тов. Мацуй П. А. Информация о партийно-политической работе, проведенной в сентябре 1951 года на строительстве Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов (від – П. С.) Нач. Политотдела «Укрводстроя» М. Штефана. 9 октября 1951 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1356. – Арк. 109.

⁶⁵² Указание Политотдела Главного Управления «Укрводстрой». г. Запорожье, 12 июня 1951 года № 3 О мерах по выполнению предложений партийно-хозяйственного актива строителей Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов от 10 июня 1951 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1356. – Арк.3.

західних областей України, які, за текстом цих вказівок, були «в політичному і культурному відношенні відсталими», а також можливим було і проникнення на будівництво «ворожих націоналістичних елементів»⁶⁵³. Тобто, інституційна структура по здійсненню ідеологічної роботи мала завданням також здійснювати функцію по ідеологічній обробці працівників із західноукраїнських областей, населення яких до радянської влади ставилось недружно. Щодо культурної й політичної відсталості працівників, які були вихідцями із західних областей України, то, очевидно, їх на роботу на будівництві набирали у сільській місцевості і вже у процесі роботи на «будові комунізму» із цими працівниками мала відбутися ідеологічна обробка й підготовано із їх числа певну опору для радянського режиму. Також інституції по ідеологічній роботі, фактично, мали здійснювати контрозвідувальні функції, виявляючи прояви неблагонадійності. Рекомендувалось також посилити пильність заради виявлення шкідників та диверсантів⁶⁵⁴. Фактично, на будівництві здійснювалась організація системи тотального контролю, за якої будь-які дії, котрі могли здаватися спрямованими на затримку чи неякісне виконання обов'язків і розглядатися як шпигунські, диверсійні та зумисне шкідництво. Ця політика здійснювалась в рамках рекомендації проявляти пильність та виявляти «ворожі» й «націоналістичні» елементи.

Отже, система заходів по забезпеченню пильності й боротьбі зі шпигунами й диверсантами, вказує, що радянська система управління будівництвом подібного масштабу не була достатньо ефективною. Тому стимули примусового характеру, зокрема і можливість бути звинуваченими у шкідництві та інших кримінально караних діяннях, мали забезпечити стимули для ефективної й добросовісної праці. Власне, для інституційного забезпечення цих стимулів на будівництві й створювалися партійні структури із відповідними функціями «пильності» та «уваги». Про відсутність більш ефективних стимулів для добросовісної роботи на будівництві Південно-Українського і Північно-Кримського каналів говорять висловлені на нараді партійно-господарського активу будів-

⁶⁵³ Там само. – Арк. 9.

⁶⁵⁴ Там само. – Арк. 10.

ництва у Запоріжжі від 20 вересня 1951 р. ідеологічні положення. Зокрема, мова йшла про надмірну плінність кадрів на будівництві, про яку говорив Перший Секретар ЦК КП(б)У Л. Мельников на Пленумі, а його слова цитувалися на партгоспактиві, що кожен хто пішов із будівництва є агітатором проти нього⁶⁵⁵. Тобто, очевидно, що плінність кадрів відбувалась із-за незадовільних матеріальних стимулів та умов роботи працівників на будівництві. Усю цю діяльність по організації ефективної роботи працівників на будівництві курували партійні органи УРСР на рівні ЦК КП(б)У, оскільки Начальник Політичного відділу «Укрводбуду» М. Штефан систематично звітував перед цим партійним органом про здійснену на будівництві партійно-пропагандивну роботу. Тому, фактично, організаційно-інституційна діяльність ЦК КП(б)У і партійних органів по набору партійних кадрів забезпечувала можливості для ефективної роботи працівників на будівництві за недостатнього фінансування, про яке у записці на ім'я Й. Сталіна вказували Голова Ради Міністрів УРСР Д. Коротченко і Перший Секретар ЦК КП(б)У Л. Мельников. Зокрема, йшлося про те, що при планованих капіталовкладеннях на будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів у 12 млрд. карбованців у 1951 р. було виділено 100 млн. карбованців, у 1952 р. – 220 млн. карбованців, на 1953 р. планувалось асигнування 300 млн. карбованців⁶⁵⁶.

Інституційна система ідеологічної роботи в «Укрводбуді» була розбудована і розгорнула діяльність протягом травня, червня і липня 1951 р. по усіх будівельно-монтажних управліннях будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Перші будівельно-монтажні управління було створено в м. Запоріжжі, селі Васильівці й Мелітополі, Запорізької області, селі

⁶⁵⁵ Стенограмма собрания партийного актива Строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов «Укрводстрой» от 20.IX.1951 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1357. – Арк. 12.

⁶⁵⁶ Товарищу Сталину И. В. (від – П. С.) Председателю Совета Министров УССР Д. Коротченко, Секретаря ЦК КП Украины Л. Мельникова. Декабрь 1952 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1774. – Арк. 232.

Снігурівка, Миколаївської області, а також у Джанкої, в Криму. Також ідеологічні інституції було розгорнуто в машиннобудівельній і автотранспортній конторах і в конторі підсобних підприємств⁶⁵⁷. До забезпечення ідеологічної роботи серед працівників «Укрводбуду» активно залучалися регіональні партійні й комсомольські організації, зокрема Запорізького обкому ЛКСМУ та Кримського обкому ВЛКСМ⁶⁵⁸. Тобто, на будівництві здійснювалась активна організаційна робота, спрямована на забезпечення співдіяльності ідеологічних інституцій як територіальних, із створеними на будівництві Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, так і регіональних між собою на основі сприяння будівництву. Зокрема, така співпраця й відпрацьовування ефективної діяльності партійних та комсомольських організацій на будівництві здійснювалося у ході організації так званого соціалістичного змагання, до якого у 1951 р. було залучено комсомольські організації Запорізької, Миколаївської і Кримської областей⁶⁵⁹.

В ході реалізації проектів по будівництву Південно-Українського і Північно-Кримського каналів протягом 1951-1952 рр. керівництво ЦК КП(б)У і Ради Міністрів УРСР розгорнули роботу по оцінці можливостей для мобілізації кваліфікованих кадрів для будівництва в Україні, а також по їх залученню. Партійне керівництво УРСР мало дуже чітке уявлення про можливості мобілізації трудових ресурсів в Україні як некваліфікованих так і кваліфікованих, а добре розвинута мережа партійних і комсомольсь-

⁶⁵⁷Заведующему отделом строительства и стройматериалов ЦК КП(б) Украины тов. Мацуй П. А. Докладная записка о состоянии партийно-политической работы на строительстве Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов (від – П. С.) Начальника Политотдела «Укрводстроя» М. Штефана. 11 августа 1951 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1356. – Арк. 26.

⁶⁵⁸Там само. – Арк. 41.

⁶⁵⁹Заведующему отделом строительства и стройматериалов ЦК КП(б) Украины тов. Мацуй П. А. Информация о партийно-политической работе, проведенной в сентябре 1951 года на строительстве Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов (від – П. С.) Нач. Политотдела «Укрводстроя» М. Штефана. 9 октября 1951 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1356. – Арк. 117.

ких організацій давала змогу виявляти необхідні кадри й спрямовувати їх на будівництво. Слід відзначити, що партійні інституції УРСР вже мали доволі успішний досвід по мобілізації трудових ресурсів на виконання масштабних будівельних проектів реалізація яких у роки відбудови після війни була нормою. Фактично, для реалізації завдань будівництва у 1951-1952 рр. необхідну кількість кадрових ресурсів було забезпечено партійними організаціями УРСР. Найскладніша ситуація із кадровим забезпеченням будівельних робіт в рамках реалізації проекту будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів склалась у Криму. ЦК КП(б)У завдяки розбудові партійно-політичних структур в Головному управлінні «Укрводбуд» і здійсненні активного контролю над їх діяльністю забезпечувало надійне кадрове наповнення будівництва і створення умов для ефективної роботи працівників. Тому реалізація проекту будівництва, яка в цілому залежала від його забезпечення трудовими ресурсами опиняється під повним контролем партійного керівництва УРСР. Як свідчать доповідні, які надавалися в ЦК КПРС, партійне керівництво УРСР із взятими на нього завданнями добре справлялося у тому числі й по забезпеченню реалізації будівельних проектів на території Кримського півострова. Тому в ході реалізації програми будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів фактично значна частина господарської діяльності на території Криму опиняється під контролем і в компетенції забезпечення ЦК КП(б)У. Складалась ситуація коли перебування соціально-економічного розвитку Криму було більш ефективним за умови його забезпечення керівництвом УРСР. Водночас, реалізація цього масштабного будівництва була частиною плану по господарському освоєнню південних районів України і північних районів Криму. Активну роботу в цьому напрямку здійснювало керівництво УРСР, маючи значний досвід реалізації проектів по будівництву і розвитку сільського господарства у південних районах України. Тому застосування його досвіду і навичок реалізації цих проектів у Криму мало надзвичайно важливе значення в ході реалізації масштабного будівництва.

3.4. Будівництво Каховської ГЕС і створення Південного енергорайону

Радянська політика відбудови господарства після завершення Другої світової війни передбачала нарощування виробництва і споживання промисловістю й сільським господарствам значних обсягів електроенергії. Попередньо вже відзначалося, що стратегія створення потужного Південного енергетичного району, який мав охоплювати Подніпров'я, Херсонську, Миколаївську, Одеську області, а також Крим і Ростовську область набуває сформованих рис іще у 1947 р.

На території УРСР відбувається відбудова ДніпроГЕС, відновлюється Придніпровський енергорайон, який мав зі своїми енергетичними потужностями стати базовим для створення цього Південного енергорайону. Радянські програми індустріалізації передбачали значне укрупнення енергетичних районів і в рамках цього укрупнення мали інтегруватися промислові та аграрні регіони. Будівництво Каховської ГЕС, яке було заплановано в перспективному плані іще в 1947 р., а нормативно започатковано у 1950 р. мало закласти передумови для об'єднання ряду енергетичних районів у один, Південний енергорайон. У цей енергорайон мало бути об'єднано Подніпров'я, південь України і Крим. Таким чином, мала посилюватися господарська інтеграція економічних районів як у межах УРСР до 1954 р. так і регіонів за цими межами. Фактично, реалізація цього проекту мала вирішити проблему енергетичного забезпечення умов для розбудови господарства і соціальної сфери на Кримському півострові.

Теоретичні основи проблематики об'єднання енергетичних розкриваються у Перспективному плані наукових досліджень в цьому напрямку Академії наук Української РСР на 1959-1965 рр.⁶⁶⁰. Значення Каховської ГЕС у забезпеченні цілісності локальної енергетичної системи півдня України висвітлюється у статті кандидата технічних наук Ф. Т. Марковського «Про можливість використання Дніпровського бу-

⁶⁶⁰ Разработка научных основ развития энергетических систем и их объединения в Единую энергетическую систему (ЕЭС). Перспективный план научных исследований на 1959-1965 гг. – К.: Академия наук Украинской ССР. Отделение технических наук, 1959. – 35 л.

ровугільного басейну для енергозабезпечення півдня України»⁶⁶¹. Хоча статтю Ф. Марковського присвячено аналізу перспектив розвитку теплової енергетики у регіоні півдня УРСР, проте, автор приділяє значної уваги і ключовому значенню Каховської ГЕС як системоутворюючого об'єкта енергосистеми на півдні України. Відкриття значних покладів бурого вугілля у Подніпров'ї у 1948 р. вносить значні корективи у плани формування Південного енергетичного району, а тому реалізація програми їх освоєння мала доволі вагоме значення для активізації господарського освоєння і Криму також. У контексті розвитку енергетики в СРСР розглядає у своїх роботах міністр електростанцій СРСР у досліджуваний в цій статті період Д. Г. Жимерін. Зокрема, він звертає увагу на процес формування Південного енергорайону⁶⁶², щоправда, висвітлення не знаходить місце і роль у цьому процесі Кримської області. Питання адміністрування процесу будівництва Каховської ГЕС і прийняття рішення про формування південної енергетичної системи на території УРСР на початку 1950-х рр. потребує окремого дослідження.

Будівництво Каховської ГЕС було започатковано постановою Ради Міністрів СРСР і ЦК ВКП(б) від 20 вересня 1950 р. разом із будівництвом Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування земель півдня України і півночі Криму. Майбутнє освоєння цих земель у єдиному господарському комплексі півдня України і півночі Криму ставило питання про забезпечення цих територій електроенергією. Відповідно, будівництво Каховської електростанції мало забезпечити виробництво електроенергії у необхідній кількості для постачання сільського господарства

⁶⁶¹ Марковский Ф. Т. О возможностях использования Днепровского бурогоугольного бассейна для энергоснабжения юга Украины / Ф. Т. Марковский // Труды института теплоэнергетики. Сборник № 8. Посвящен 50-летию со дня рождения и 25-летию научно-педагогической деятельности действительного члена АН УССР Ивана Трофимовича Швеца. – К.: Издательство Академии наук Украинской ССР, 1952. – С. 132-137.

⁶⁶² Жимерин Д. Г. История электрификации СССР / Д. Г. Жимерин. – М.: Издательство социально-экономической литературы, 1962. – С. 134-136; Жимерин Д. Г. Развитие энергетики СССР / Д. Г. Жимерин. – М.-Ленинград: Государственное энергетическое издательство, 1960. – С. 303-305.

територій півдня України і півночі Криму. Стратегічне значення будівництва електростанції на Дніпрі усвідомлювалося як керівництвом УРСР так і більшістю загальносоюзних установ. Проте, просування питання будівництва Каховської ГЕС також мало й свої складнощі. Так, під час затвердження Радою Міністрів СРСР проекту постанови про розгортання будівництва Каховської ГЕС на 1951 р. було передбачено виділення 50 млн. карбованців із яких 30 млн. мало бути виділено на будівельно-монтажні роботи і 14,2 млн. карбованців на проектно-пошукові роботи. 24 січня 1951 р. цей проект постанови було розглянуто на Бюро Ради Міністрів СРСР під керівництвом Заступника Голови Ради Міністрів СРСР М. Г. Первухіна. У зв'язку із запереченнями ряду міністерств по принциповим пунктам проекту постанови Ради Міністрів СРСР, на підставі якої мало бути виділено фінансування будівництва, створено Комісію, котра мала протягом 5 днів розглянути ці заперечення і представити проект постанови на розгляд Ради Міністрів СРСР⁶⁶³. Отже, початок будівництва Каховської ГЕС отримав у Раді Міністрів СРСР серйозні зауваження.

Проте, вже у планах забезпечення будівництва у 1951 р. на 1952 р. Голова Ради Міністрів УРСР Д. Коротченко і Перший Секретар ЦК КП(б)У Л. Мельников у листі до Й. Сталіна звернулися із пропозицією розглянути і затвердити проект постанови Ради Міністрів СРСР «Про розгортання основних робіт по будівництву Каховської гідроелектростанції на р. Дніпро у 1952 році». Запропонованим проектом постанови було передбачено капіталовкладення у розмірі 450 млн. карбованців⁶⁶⁴. Здебільшого, у питанні отримання матеріальних фондів чи врегулювання питань матеріально-фінансового характеру керівництво УРСР зверталося до Ради Міністрів

⁶⁶³ Справка о состоянии проектно-изыскательских и подготовительных строительных работ по Каховской гидроэлектростанции, Южно-Украинскому и Северо-Крымскому каналам. Тов. Мельникову Л. Г. (від – П. С.) Сердюкова Н. 29.I.1951 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 905. – Арк. 1.

⁶⁶⁴ Товарищу Сталину И. В. (від – П. С.) Председатель Совета Министров Украинской ССР Д. Коротченко, Секретаря Центрального Комитета КП(б) Украины Л. Мельников. 17.XI.51 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 905. – Арк. 185.

СРСР, її Президії. У даному разі звернення було до Голови Ради Міністрів СРСР Й. Сталіна, оминаючи проміжні ланки радянської урядової ієрархії, причому із проханням затвердити проект постанови. Тобто, відбувається спроба оминати бюрократичні інстанції в Раді Міністрів СРСР й отримати схвалення від керівника держави, яке мало вирішити долю урядової постанови. Причому питання ставилося про виділення значних капіталовкладень, котрі в разі мали перевищувати ті, які було передбачено на 1951 р. Власне, значне збільшення капіталовкладень пояснювалось початком здійснення у 1952 р. основних робіт на будівництві Каховської ГЕС.

Для порівняння, на 1951 р. у Раді Міністрів СРСР розглядалось виділення «Дніпробуду», котрий мав здійснювати будівництво Каховської ГЕС, 50 млн. карбованців⁶⁶⁵, у той час як для «Укрводбуду», котрий мав здійснювати будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів і системи зрошування територій півдня України і північного Криму, передбачалось виділення 65 млн. карбованців⁶⁶⁶. Отже, на будівельні роботи по Каховській ГЕС у 1951 р. передбачалося виділення значно менших фінансових фондів ніж на будівництво каналів, але ситуація з їх фінансовим забезпеченням радикально змінюється у 1952 р. Протягом 1950-1952 рр. на будівництво Каховської ГЕС було виділено 464 млн. карбованців або 20% від загальної кошторисної суми витрат, а на 1953 р. планувалось виділення 500 млн. карбованців. Всього протягом 1950-1953 рр. на будівництво Каховської ГЕС мало бути відпущено до 1 млрд. карбованців (40% кошторисної вартості) при тому, що на будівництво гідроелектростанції вказаний період часу складав 50% усього періоду будівництва. У той же час на будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування півдня України і півночі Криму протягом того самого періоду мало бути відпущено всього 5,5% фінансового забезпечення за

⁶⁶⁵ Справка о состоянии проектно-изыскательских и подготовительных строительных работ по Каховской гидроэлектростанции, Южно-Украинскому и Северо-Крымскому каналам. Тов. Мельникову Л. Г. (від – П. С.) Сердюкова Н. 29/І.1951 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 905. – Арк. 1.

⁶⁶⁶ Там само. – Арк. 3.

кошторисом, а часу на будівництво мало бути витрачено період 1950-1953 рр. складав 43%, не зважаючи на одночасний початок будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського та Північно-Кримського каналів⁶⁶⁷. На будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування було виділено у 1951 р. 100 млн. карбованців, у 1952 р. – 220 млн. карбованців, а на 1953 р. передбачалося виділити 300 млн. карбованців⁶⁶⁸. Тобто, спостерігається явна еволюція пріоритетів у фінансуванні об'єктів пов'язаних між собою не лише нормативно, а й господарськи. Будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів мало певний пріоритет у фінансуванні на початковому етапі, очевидно, із-за того, що в цей період відбувається здебільшого будівництво об'єктів житлового фонду і соціальної, транспортної та іншої інфраструктури⁶⁶⁹. Освоєння земель півдня України було, безумовно, важливим напрямком роботи уряду СРСР і без переселення населення на освоєвані землі цей напрямок реалізувати було не можливо. Відповідно, на першому етапі будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів відбувалось закладення бази для подальшого заселення цих територій. Тому і на ці потреби фінансове забезпечення було пріоритетним.

Вже у 1951 р., після труднощів із виділенням коштів на фінансування будівництва Каховської ГЕС у Раді Міністрів СРСР, ставиться питання про інституційне посилення будівництва. У листі на ім'я Й. Сталіна від Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова, Голови Ради Міністрів Д. Коротченка і Міністра електростанцій СРСР Л. Жимеріна щодо будівництва Каховської ГЕС із проектом постанови Ради Міністрів СРСР було поставлено питання про проектне забезпечення

⁶⁶⁷ Замечания к проекту записки по строительству Южно-Украинского канала, разработанной Госпланом СССР. (За підписом – П. С.) Д. Коротченко та Л. Мельникова. Розіслано членам Комісії (Ради Міністрів СРСР – П. С.) за розпорядженням М. Сабурова. 23 лютого 1953 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893. – Арк. 141.

⁶⁶⁸ Товарищу Сталину И. В. (від – П. С.) Председателю Совета Министров УССР Д. Коротченко, Секретаря ЦК КП Украины Л. Мельникова. Декабрь 1952 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1774. – Арк. 232.

⁶⁶⁹ Там само.

будівництва ГЕС. Обов'язок здійснювати проектне забезпечення будівництва Каховської ГЕС було покладено на трест «Гідроенергопроект» Міністерства електростанцій СРСР, зокрема його українське відділення. Слід відзначити, що це українське відділення було, фактично, автономним і формально підпорядковувалося Інституту в Москві для забезпечення наявності командно-адміністративної вертикалі. Проектом постанови, яку було направлено на затвердження Й. Сталіну, передбачалось посилення організацій, які мали здійснювати проектне забезпечення будівництва – Українського філіалу «Гідроенергопроекту», а також «Дніпробуду», організації, яка мала здійснювати будівництво Каховської електростанції⁶⁷⁰. Слід звернути увагу на той факт, що проект постанови Ради Міністрів СРСР, було представлено, фактично, ЦК КП(б)У спільно із Радою Міністрів УРСР, заручившись підтримкою загальносоюзного міністерства. Тобто, питання будівництва Каховської ГЕС за ініціативою взяло на себе керівництво УРСР, оскільки на нього покладалися функції забезпечення цього будівництва кваліфікованими кадрами, будівельними матеріалами тощо. Проте, на відміну від будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів і системи зрошування півдня України і півночі Криму, будівництво Каховської ГЕС потребувало продукції, яка на території УРСР не вироблялась⁶⁷¹. Тому роль Міністерства електростанцій СРСР у лобіюванні потреб будівництва Каховської ГЕС була надзвичайно потужною. Проте, Рада Міністрів УРСР визначила у цього проєкті постанови для себе зобов'язання забезпечувати постачання для будівництва Каховської ГЕС 50% продукції Нікопольського цегельного заводу, який був у підпорядкуванні Міністерства промисловості будівельних матеріалів УРСР⁶⁷². Тобто, забезпечення будівельними матеріалами місцевого виробництва

⁶⁷⁰ Проект письма на имя тов. Сталина И. В. и Постановления С. М. СССР «О мероприятиях по обеспечению выполнения постановления С. М. СССР от 20.IX.1950 года №4000 по строительству Каховской гидроэлектростанции». Октябрь 1950 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 907. – Арк. 1.

⁶⁷¹ Там само. – Арк. 5.

⁶⁷² Там само. – Арк. 7.

мала взяти на себе Рада Міністрів УРСР, що важливо відзначити, оскільки даний фактор відігравав вагомий роль у розширенні господарської самостійності керівництва УРСР під гаслом виявлення ініціативи у забезпеченні «будови комунізму».

Проект постанови передбачав зобов'язання для Міністерства трудових резервів СРСР здійснити протягом 1951 р. організаційний набір 10 тисяч кваліфікованих працівників для будівництва Каховської ГЕС у межах території УРСР в рахунок плану Міністерства електростанцій СРСР⁶⁷³. Фактор набору кваліфікованих працівників на території УРСР був не менш важливим у процесі господарської суверенізації УРСР в процесі будівництва Каховської ГЕС, оскільки під час цього набору працівників ключову роль відігравали обласні партійні організації України, які здійснювали відповідні заходи під цілковитим контролем ЦК КП(б)У. Тобто, кадрове забезпечення будівництва Каховської ГЕС також, фактично, бралось на контроль керівництвом УРСР. Важливо відзначити іще один пункт проекту постанови, який передбачав для Міністерства зв'язку СРСР зобов'язання забезпечити налагодження зв'язку будівництва Каховської ГЕС із Москвою та обласними центрами УРСР⁶⁷⁴. Тобто, значні зобов'язання покладалися на партійні й виконавчі органи в УРСР на місцях, що було пов'язано із такими питаннями місцевого характеру як перенесення населених пунктів із зони затоплення чаші Каховського водосховища, переселення і облаштування населення цих населених пунктів, будівництво об'єктів інфраструктури, планування економічного розвитку регіонів в зоні будівництва ГЕС, а також питання оперативного постачання будівництва і майбутньої експлуатації електроенергії, яку мала виробляти ГЕС. Питання експлуатації потужностей Каховської ГЕС для місцевих потреб набуває вагомий значення дещо згодом, коли набуває актуальності необхідність електрифікації сільського господарства півдня України. Проте, серед цілей будівництва Каховської ГЕС у проектному завданні передбачено такі: 1) постачання електроенергії сільському господарству й промисловості в умовах роботи об'єднаної Південної енергосистеми; 2) самотічне зрошування

⁶⁷³ Там само. – Арк. 8.

⁶⁷⁴ Там само. – Арк. 12.

прилеглих до з'єднувального каналу земель, а також забезпечення водою і енергією всіх насосних зрошувальних станцій в зоні водосховища (Каховського – П. С.); покращення умов водного транспорту і створення підпору для Дніпровської гідроелектростанції імені Леніна з метою більш повного використання її встановленої потужності⁶⁷⁵. Ці завдання для майбутньої Каховської ГЕС було передбачено в рамках її проектування разом із проектуванням будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Проте, функції Каховського водосховища у забезпеченні зрошування мали локальний характер, але у питанні забезпечення електроенергією господарства ця електростанція мала глобальне значення, оскільки на неї було покладено функцію замкнути її потужністю Південну енергетичну систему.

На 1 січня 1952 р. на затвердження Ради Міністрів СРСР було представлено проектне завдання Каховського гідровузла. Українським Відділенням Інституту «Гідроенергопроект» було складено проектне завдання Каховської гідроелектростанції. Проектне завдання передбачало, що Каховська ГЕС не мала самостійно забезпечувати електроенергією регіональне сільське господарство і промисловість у зоні її функціонування. У осінньо-зимовий та весняний періоди місцевий район, за підрахунками, повинен був мати надлишок енергетичних потужностей приблизно 190 тис. кВт. Проте, у період піку роботи іригаційної системи у літній період цей район мав дефіцит енергопотужностей до 185 тис. кВт. Тому Каховська енергосистема мала функціонувати пов'язано із суміжними системами у зв'язку із Дніпроенерго через пункти Кривий Ріг і Нікополь⁶⁷⁶. Отже, Каховська ГЕС мала відігравати ключову функцію – забезпечення електроенергією системи зрошування і господарського освоєння визначених під зрошування земель півдня України і, відповідно, у час, коли на систему зрошування навантаження було не значним, надлишок електроенергії мав передаватися на інші, суміжні, енергосистеми. Каховська енергосистема також мала віддавати частину надлиш-

⁶⁷⁵ Каховская гидроэлектростанция на р. Днепре. Проектное задание. Том I. Сводная записка. 5.X.1951 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 909. – Арк. 17.

⁶⁷⁶ Там само. – Арк. 79-80.

ку потужностей на суміжні енергосистеми, зокрема і на такі перспективні на той час промислові центри як Херсон і Миколаїв⁶⁷⁷. Отже, таким чином, закладалась перспектива промислового розвитку півдня України, яку належним чином оцінювало керівництво УРСР, вбачаючи у цьому можливість господарської суверенізації республіки, збільшення її економічних показників і, крім того, перспективи економічного розвитку півдня України закладали підвалини для розширення територіальної компетенції керівництва УРСР за межі республіки, зокрема, щодо Криму.

Будівництво Каховської ГЕС мало велике стимулююче значення у контексті розвитку ліній електропередачі в регіоні, а також залізничної мережі й логістичної системи в цілому. Так, в рамках будівництва Каховської ГЕС стояло питання забезпечення цієї будови електроенергією і з цією метою будувалась високовольтна лінія електропередачі Кривий Ріг-Каховка, це будівництво було одним і пріоритетних⁶⁷⁸. В контексті пропозицій М. Хрущова 1947 р. щодо енергозабезпечення південних районів України, Кривий Ріг відігравав ключову роль, а розвиток від цього міста енергомережі мав стати основою формування Південного енергорайону, в цьому процесі вагоме значення мала перспектива спорудження Каховської ГЕС. Розвиток енергомережі завдяки лініям електропередачі закладав підвалини для швидкого освоєння територій Херсонської області й створював передумови для перенесення процесу розвитку на Крим.

У проектному завданні будівництва Каховської ГЕС було визначено принципи формування єдиного Південного енергорайону, який утворювався завдяки зв'язку енергосистем Подніпров'я і Донбасу. Тому майбутня Каховська ГЕС мала працювати у єдиній Південній енергосистемі, котра охоплювала Придніпров'я, Донбас, Ростовський енергорайон, місцевий район Каховської ГЕС, Миколаїв і Херсон⁶⁷⁹. Таким чином, Південний енергорайон територіально у більшості охо-

⁶⁷⁷ Там само. – Арк. 80.

⁶⁷⁸ Информация о ходе строительства Каховской ГЭС на 1 сентября 1951 г. (від – П. С.) Андрианова // ДАХО. – Ф. П46. – Оп. 1. – Спр. 1984. – Арк. 213.

⁶⁷⁹ Там само.

плював території УРСР і частково південь РРФСР. Слід відзначити, що в ізоляції від локальних енергосистем, які складали Південний енергорайон, опинявся Крим, котрий забезпечувався електроенергією за рахунок власного виробітку локальними енергогенеруючими потужностями.

У Кримській області виробництво електроенергії у період після завершення Другої світової війни зростало щорічно. Так, у 1949 р. виробництво електроенергії у Криму складало 175,2 кВт, у 1950 р. – 225 кВт, у 1951 р. – 300,5 кВт, у 1952 р. – 402,2 кВт. Потужність енергоустановок в Криму також у цей період зростає: 1949 р. – 60,1 кВт, 1950 р. – 83,4 кВт, 1951 р. – 102,5 кВт, 1952 р. – 110,8 кВт⁶⁸⁰. Проте, зростання виробництва електроенергії в Криму не мало належного її використання, оскільки у період після війни гостро стояла потреба забезпечення економічного розвитку півострова. Нарощування потужностей енергоустановок в Криму і обсягів виробництва електроенергії відбувалося у цей період під перспективу економічного розвитку півострова, піднесення якого очікувалося із будівництвом системи зрошування й розвитком сільського господарства на півострові, а також промислових підприємств, орієнтованих на забезпечення продукцією «будови комунізму» (Південно-Українського і Північно-Кримського каналів).

28 червня 1951 р. в ЦК КП(б)У було представлено схему приєднання майбутньої Каховської ГЕС до суміжних із нею енергосистем. Цією схемою передбачалось напряму здійснити приєднання Каховської ГЕС до Дніпроенерго по двох одинарних лініях при напрузі 154 кВт із Кривим Рогом і Нікополем. Під тією самою напругою було рекомендовано приєднати до Каховської ГЕС енергетичні райони Миколаєва, Херсона, Одеси і Криму⁶⁸¹. У цьому проекті вже розглядається перспектива приєднання до мережі Каховської ГЕС іще Одеси і Криму. Знову йде мова про надлишкові потужності в зоні впливу мережі Каховської ГЕС, які рекомендується викори-

⁶⁸⁰ Мощность энергоустановок и производство электроэнергии в Крыму за ряд лет // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3862. – Арк. 27.

⁶⁸¹ Схема развития электрических сетей от Каховской ГЭС. 28 июня 1951 (для Зав. відділом будівництва і будматеріалів ЦК КП(б)У Мацуй П. А. – П. С.) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1291. – Арк. 3.

стати в районах Херсона, Одеси, Миколаєва і в Криму⁶⁸². Щодо Криму було відзначено необхідність живлення саме північного Криму у періоди сільськогосподарських навантажень задля чого слід було забезпечити живлення підстанції Н.-Олександрівка із навантаженням до 15 тис. кВт. Розглядалась можливість здійснити це навантаження за такими варіантами: а) від Каховської ГЕС шляхом спорудження близько 120 км. ліній електропередач і понижувальної підстанції 154 кВт; б) від планованої РУ Крименерго електростанції у Джанкої; в) від мережі Крименерго шляхом спорудження близько 120 км. ліній електропередач і понижувальної підстанції у 110 кВт. Причому, при спорудженні електростанції в Джанкої відзначено необхідність її сполучення із мережею Крименерго, що обумовлювало спорудження немережевих об'єктів як і при живленні підстанції в Н.-Олександрівці від мережі Крименерго. Зрештою, зроблено висновок, що для сполучення Каховської ГЕС із мережею Криму необхідно спорудження до 120 км. ліній електропередач і понижувальної підстанції на 110-154 кВт⁶⁸³. Особливо слід відзначити, що у цій аналітичній записці вказується на виробництво надмірної кількості електроенергії локальними електростанціями Миколаєва, Херсона, Одеси і в Криму, котрі менш економічні й більш віддалені від джерел видобутку палива⁶⁸⁴. На цю економічну неефективність енергогенеруючих потужностей у південних районах УРСР звертав увагу іще у 1947 р. М. Хрущов. У цьому контексті слід відзначити, що виробіток електроенергії електростанціями в Криму, Миколаєві, Херсоні й Одесі мав здійснюватися у обсязі, який би забезпечував його рентабельність, проте, цей обсяг просто не використовувався за тих обсягів енергоспоживання, які склалися на 1951 р. Відповідно, більш економічним було забезпечення електроенергією цих регіонів від Каховської ГЕС та інших крупних електростанцій.

Будівництво Каховської ГЕС стало засобом більш економічного способу забезпечення Криму електроенергією, але це було можливим за умови тісного енергетичного зв'язку півос-

⁶⁸² Там само. – Арк. 19.

⁶⁸³ Там само. – Арк. 20-21.

⁶⁸⁴ Там само. – Арк. 22.

трова із Україною. Завдяки цьому зв'язку створювалися умови для паралельного господарського розвитку півдня України і півночі Криму із єдиною системою енергозабезпечення. Адже обидва регіони мали споріднені умови для розвитку ключової галузі – сільського господарства.

3.5. Спорудження Верхньо-Інгулецької і Нижньо-Інгулецької систем зрошування Півдня України

Потреба у наданні окремої уваги в дослідженні будівництву Верхньо-Інгулецької і Нижньо-Інгулецької систем зрошування є очевидною зважаючи на принципове значення реалізації цього проекту у процесі будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів зі сторони керівництва СРСР і УРСР. Будівництво Верхньо-Інгулецької і Нижньо-Інгулецької систем зрошування було частиною «будови комунізму» – проекту будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, започаткованого на підставі постанови Ради Міністрів СРСР і ЦК ВКП(б) від 20 вересня 1950 р. Зведення цих локальних об'єктів системи зрошування в південних районах України, на відміну від інших об'єктів в рамках будівництва Південно-Українського каналу, реально розпочалося й здійснювалось. Навколо питання будівництва решти об'єктів системи зрошування півдня України і півночі Криму у 1952 р. розгорнулась дискусія на урядовому рівні щодо доцільності їх зведення. У першу чергу ця дискусія стосувалась питання зведення Південно-Українського каналу і ряду водосховищ із яких мав здійснюватися забір води для системи зрошування і подачі в Північно-Кримський канал. Будівництво Верхньо-Інгулецької і Нижньо-Інгулецької систем зрошування зробило процес формування єдиного господарського комплексу в територіальних рамках півдня України і півночі Криму незворотнім, оскільки дискусія щодо сільськогосподарського освоєння цих територій стає принципово недоцільною. Крім того, аграрний розвиток півдня України закладав передумови для активізації процесу господарського освоєння Криму на базі результатів цієї політики в межах півостровом областях УРСР. Це стало одним із факторів, які

мотивували керівництво СРСР передати Криму до складу УРСР. Тому, не зважаючи на локальний характер і значення Верхньо-Інгулецької і Нижньо-Інгулецької систем зрошування, їх будівництво відіграло вагомий стратегічний роль у створенні інфраструктурних артерій, котрими було інтегровано Крим до економічної та інфраструктурної системи України. Будівництво цих систем зрошування стало своєрідним полігоном, на якому відпрацьовувалась технологія будівництва об'єктів такого типу, а такої технології в УРСР на момент будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів іще не було освоєно. Із початком будівництва перших локальних систем зрошування на території УРСР було підготовлено кадри й освоєно технології гідробудівництва, які далі могли використовуватися при будівництві подібних об'єктів на території не лише України, а й Криму.

Процес будівництва і значення зведення Верхньо-Інгулецької і Нижньо-Інгулецької систем зрошування в південних регіонах України висвітлювалося в літературі економічного і технічного спрямування періоду будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського та Північно-Кримського каналів. Але література відповідного періоду, у тому числі й наукового змісту, носила пропагандивний характер і висвітлювала запланований економічний ефект від реалізації планів будівництва. У ході реалізації планів будівництва об'єктів Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування південних районів України і північних районів Криму протягом 1951-1952 рр. постало питання про внесення вагомих коректив у плани будівництва. У цей період відбувається будівництво робітничих поселень, транспортної інфраструктури, соціальних об'єктів тощо. Також, у 1951-1952 рр. розпочалося будівництво локальних систем зрошування у південних районах УРСР, а саме Верхньо-Інгулецької та Нижньо-Інгулецької. У зв'язку зі змінами планів щодо будівництва Південно-Українського каналу проблема планування і будівництва окремих об'єктів у рамках передбаченого постановою від 20 вересня 1950 р. дослідниками не розглядалась. Але слід звернути увагу на аналіз дослідниками радянського періоду економічного ефекту від побудови систем зрошування у півден-

них районах України у розвитку сільського господарства. Окремо варто відзначити роботи, які присвячено дослідженню планування розміщення населених пунктів і демографічної динаміки південних регіонів України у ході будівництва локальних систем зрошування. Проте, стан економіки Херсонської й Миколаївської областей УРСР у період повоєнної відбудови був дуже складний, особливо сільського господарства. За кліматичних умов південних районів України традиційна для СРСР пізньосталінського періоду колгоспна система не могла забезпечити ефективне використання трудових і матеріальних ресурсів задля модернізації аграрного виробництва, на що звернули увагу українські дослідники наприкінці ХХ-на початку ХХІ ст. Таким чином, аналізуючи дослідження господарського життя південних регіонів України у 1950-ті рр., очевидними є радикальні якісні зміни в сільському господарстві цих регіонів, які відбуваються завдяки будівництву систем зрошування. Ці якісні зміни мали важливе значення для забезпечення у подальшому Криму продовольством і створення умов для заселення переселенцями й закладення передумов соціально-економічного розвитку на півострові.

Проектування Верхньо-Інгулецької і Нижньо-Інгулецької систем зрошування розпочинається у 1951 р., будівництво здійснювалося Головним Управлінням «Укрводбуд» Міністерства бавовництва СРСР. Проект постанови Ради Міністрів СРСР, у якому фіксувалися строки представлення проектної документації по будівництву Верхньо-Інгулецької і Нижньо-Інгулецької систем зрошування, представлено на розгляд Голові Ради Міністрів СРСР Й. Сталіну разом із листом від імені Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка, Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова, Голови Кримського облвиконкому С. Постовалова, Міністра бавовництва СРСР У. Юсупова і Секретаря Кримського обкому ВКП(б) П. Тітова⁶⁸⁵. У тексті проекту постанови було передбачено, що подача проектів по будівництву Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування півдня України і півночі Криму має відбуватися у такій послідовно-

⁶⁸⁵ Товарищу Сталіну І. В. (від – П. С.) Мельникова Л., Коротченко Д., Постовалова С., Юсупова У., Тітова П. Жовтень 1950 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 908. – Арк. 1.

сті: Південно-Українського каналу – до 1 січня 1952 р.; каналу по трасі Асканія-Нова – Каховка – на 1 березня 1952 р.; машинного зрошування Дніпро-Інгулецького масиву – на 1 жовтня 1952 р.; Машинне зрошування Інгулецького масиву: Верхньо-Інгулецького – на 1 липня 1951 р., а Нижньо-Інгулецького – на 1 жовтня 1951 р.; систем зрошування і обводнення Південно-Українського каналу – на 1 січня 1953 р.; водосховища і гідроелектростанції на річці Молочній – на 1 січня 1952 р.; Північно-Кримського каналу – на 1 липня 1952 р.; систем зрошування і обводнення Північно-Кримського каналу – на 1 січня 1953 р.⁶⁸⁶. Тобто, проектом було передбачено зрошування Інгулецького масиву машинним способом і його проектування мало бути завершено раніше ніж проектування усіх інших об'єктів у рамках будівництва Південно-Українського, Північно-Кримського каналів та системи зрошування півдня України і півночі Криму. Цей масив мав стати свого роду експериментальним, оскільки його проектування мало стати першим і за цими проектами мало розпочатися будівництво перших об'єктів в рамках будови Південно-Українського каналу. Тому до будівництва Інгулецької системи зрошування і була прикута особлива увага керівництва УРСР і СРСР.

На нараді партійно-господарського активу будівельників Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, яка відбулась 9-10 червня 1951 р. в Запоріжжі, головний інженер «Укрводбуду» Н. В. Сімаков, виступаючи, заявив про важливість введення в експлуатацію системи зрошування на 100 тис. га. На його думку, паралельно із процесом будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування півдня України і півночі Криму, експлуатуючи систему зрошування у 100 тис. га, створюються можливості для підготовки достатньої кількості водокористувачів та водних працівників, яких можливо буде задіяти на обслу-

⁶⁸⁶ Проект письма на имя товарища Сталина И. В. и Постановления С.М. Союза ССР «О мероприятиях по обеспечению выполнения постановления С. М. СССР о строительстве Южно-Украинского канала, Северо-Крымского канала и об орошении земель южных районов Украины и северных районов Крыма». Жовтень 1950 р. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 908. – Арк. 5.

говуванні системи зрошування півдня України і для Криму⁶⁸⁷. Отже, впровадження у експлуатацію першої системи зрошування мало важливе значення для підготовки кваліфікованих працівників і тому керівництво УРСР і СРСР надавало значної уваги цьому питанню. На цій же нараді директор Інституту «Укргіпробавовна» Міністерства бавовництва СРСР Я. Кузнець, висвітлюючи стан проектного забезпечення будівництва каналів і системи зрошування та обводнення, заявив про завершення пошукових робіт по Верхньо-Інгулецькому масиву зрошування, геологічних робіт, проектування мережі й насосних станцій, а також про те, що у стані завершення проектування електропостачання насосних станцій⁶⁸⁸. Тобто, процес проектного забезпечення будівництва цього початкового масиву зрошування здійснювався проектним інститутом в УРСР самостійно, котрий, зважаючи на командно-адміністративну систему пізньосталінського періоду, перебував у формальному підпорядкуванні Міністерства бавовництва СРСР, будучи переданий у його відання напередодні цієї доповіді для проектування будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Питання проектного забезпечення будівництва Верхньо-Інгулецької і Нижньо-Інгулецької систем зрошування вирішувалося, як впливає із доповіді Я. Кузнеця, автономно від участі урядових і проектних організацій з Москви, оскільки для проектування основної траси каналу і її вибору необхідно було дочекатися висловлення позиції академіка С. Жука.

Проте, питання про створення будівельно-монтажних управлінь для будівництва локальних систем зрошування було вирішено лише на початок 1953 р., коли ставиться питання перед Секретарем ЦК КПРС Г. Маленковим про створення при трьох новозаснованих будівельно-монтажних управліннях політичних відділів. Мова ішла про такі управління як: Ново-Кийське, яке мало здійснювати будівництво Краснознаменської зрошувальної системи на площі 229 тис. га, Красно-Маяцьке,

⁶⁸⁷ Стенограмма первого совещания партийно-хозяйственного актива строителей Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов «Укрводстрой» от 9-10 июня 1951 года. Запорожье // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1358. – Арк. 45.

⁶⁸⁸ Там само. – Арк. 69.

для будівництва Дніпро-Інгулецької системи зрошування на площі 80 тис. га, Каїрського, для будівництва Сірогозької зрошувальної системи на площі 80 тис. га.⁶⁸⁹ Труднощі із початком будівництва Верхньо-Інгулецької і Нижньо-Інгулецької систем зрошування виникають у 1952 р. в зв'язку із затримками затвердження проектної документації по цих об'єктах. Так, за доповіддю начальника «Украводбуду» А. Бочкіна на 1 січня 1952 р. було розроблено план зрошення і освоєння зрошуваних земель у південних областях України і в північних районах Криму площею 1,5 млн. га, підготовано проектні завдання зрошування Верхньо-Інгулецького масиву (100 тис. га) і Нижньо-Інгулецького (86 тис. га), розроблено проектне завдання Південно-Українського каналу. Проте, оскільки ці проектні завдання не було розглянуто Радою Міністрів СРСР, а це не давало змоги для розгорнути процес будівництва цих об'єктів⁶⁹⁰. На 5 березня 1952 р. у доповідній записці Першому Секретареві ЦК КПУ Л. Мельникову начальник «Украводбуду» А. Бочкін і начальник політичного управління цієї організації М. Штефан повідомляли чому відбувається відставання у виконанні плану будівництва, пояснюючи це тим, що не затверджено проектні завдання по Верхньо-Інгулецькому і Нижньо-Інгулецькому масивам, Сімферопольському водосховищу і технічні проекти по зрошуванню Кам'яного Поду⁶⁹¹. Не зважаючи на затягування із затвердженням розробленої проектної документації по будівництву об'єктів Південно-Українського, Північно-Кримського каналів та зрошування земель півдня України і півночі Криму на 1952 р. у народно-господарському плані СРСР було передбачено капіталовкладення на будівництво окремих із цих об'єктів. Так, за даними доповідної записки А. Бочкіна і М. Штефана, на 1952 р. для будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського ка-

⁶⁸⁹ Секретарю ЦК КПСС Г. Маленкову (від – П. С.) Секретаря ЦК КП України Л. Мельникова. 3 февраля 1953 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893. – Арк. 21.

⁶⁹⁰ О ходе строительства Южно-Украинского канала и мерах, обеспечивающих выполнение производственного плана в 1952 году. А. Бочкин. 12.11.52 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 77.

⁶⁹¹ Секретарю ЦК КП(б)У тов. Мельникову Л. Г. Докладная записка (від – П. С.) Начальника Украводстрою Бочкина, начальника политотдела Штефана. 5 марта 1952 г. Москва // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 122.

налів було передбачено капіталовкладення у сумі 220 млн. карбованців, із них на будівельно-монтажні роботи було передбачено 150 млн. карбованців, на придбання засобів виробництва і транспорту 62 млн. карбованців, решта на інші потреби. Із загальної суми капіталовкладень на будівництво об'єктів зрошування Інгулецького масиву було передбачено 40 млн. карбованців, 16,1 млн. карбованців на будівництво зрошувальної системи Кам'яного Поду і 15 млн. карбованців на будівництво Сімферопольського водосховища⁶⁹². За даними цієї доповідної записки, на будівництво об'єктів Інгулецького масиву зрошування планом було передбачено найбільші обсяги вкладень порівняно із іншими об'єктами будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів.

Проектні завдання по Верхньо-Інгулецькій і Нижньо-Інгулецькій системам зрошування були готові вже на червень 1951 р., а, отже, протягом тривалого періоду їх не було затверджено Радою Міністрів СРСР, і будівництво розгорнулося лише на початок 1953 р. Затримки із затвердженням проектних завдань відбувалися паралельно із затримками по фінансовому забезпеченню будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування півдня України і півночі Криму.

У рамках будівництва Верхньо- і Нижньо-Інгулецької систем проектним завданням було передбачено будівництво водосховища близько районного центру Октябрського для забезпечення водою Миколаєва⁶⁹³.

У Доповіді про хід будівництва Південно-Українського каналу і заходи щодо виконання виробничого плану на 1952 р. важливим моментом у фрагменті щодо будівництва Верхньо-Інгулецької і Нижньо-Інгулецької систем зрошування було зазначення того, що це будівництво має стати школою для будівельників й проектувальників так і для органів які мали займатися освоєнням зрошуваних земель⁶⁹⁴. Тому цей масив на території України мав виконувати роль своєрідного

⁶⁹² Там само. – Арк. 108.

⁶⁹³ Доклад о ходе строительства Южно-Украинского канала и мерах, обеспечивающих выполнение производственного плана в 1952 году // ДА-ХО. – Ф. Р3517. – Оп. 1. – Спр. 30. – Арк. 55.

⁶⁹⁴ Там само. – Арк. 56.

полігону для формування цілісного господарського комплексу на територіальній основі південних районів України і Криму.

У 1952 р. затримки будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування земель півдня України мають явно штучний характер. Істинні передумови цих затримок визначити доволі складно і можливими є лише припущення щодо них, проте, можливим є встановлення наслідків цих затримок. Під час затримок у процесі затвердження проектної документації й фінансового забезпечення будівництва об'єктів Південно-Українського і Північно-Кримського каналів у 1952 р. розгортається кампанія своєрідного «пошуку винних». Ця кампанія у 1952 р. охоплює, здебільшого систему відносин між Радою Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У та керівництвом «Укрводбуду». Так, у липні 1952 р. в Інформації Завідувача відділом будівництва і будматеріалів ЦК КП(б)У П. Мацуї Першому Секретареві Л. Мельникову про роботу «Дніпробуду» і «Укрводбуду» у відставанні від планів будівництва було визначено винними начальника «Укрводбуду» А. Бочкіна і головного інженера Н. Сімакова. Зокрема, відзначалося, що керівники «Укрводбуду» погано підготувалися до виконання основних робіт по будівництву Верхньо-Інгулецької і Нижньо-Інгулецької систем зрошування, не вивчили завчасно представлену на затвердження технічну інформацію, не ознайомили із нею інженерно-технічний персонал і не підготували практичних положень про початок виконання робіт⁶⁹⁵. Винними у затримках будівництва було встановлено саме цих посадових осіб не зважаючи на постійні сигнали з їх сторони щодо затримок у процесі затвердження вже підготованої проектної документації, а також щодо затримок у виділенні фінансових ресурсів для будівництва. Проте, очевидним є оперативний контроль за будівництвом саме Верхньо-Інгулецької і Нижньо-Інгулецької зрошувальних систем та значний інтерес до цих об'єктів. Отже, для керівництва УРСР питання започаткування роботи системи зрошування півдня України мало важливе значення.

⁶⁹⁵ Секретарю ЦК КП(б)У товарищу Мельникову Л. Г. Информация о работе Укрводствоя и Днепростроя с 30 июня по 7 июля 1952 года (від – П. С.) Зав. отделом ЦК КП(б)У по строительству и стройматериалам Мацуї. 7 июля 1952 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1774. – Арк. 64.

У грудні 1952 р. у доповіді Й. Сталіну Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка і Першого Секретаря ЦК КПУ Л. Мельникова йшлося, що вже освоєно на будівництві 300 млн. карбованців, створено підсобно-виробничу базу, побудовано житловий фонд, культурно-побутові об'єкти, дороги, лінії зв'язку й електропередач. Усе це в доповіді означено як виконання підготовчих робіт по будівництву каналів і системи зрошування. Окремо зазначалося, що розпочато основні роботи по будівництву Верхньо-Інгулецького і Кам'яно-Подського масивів зрошування, а також Сімферопольського водосховища⁶⁹⁶. Отже, по усіх основних об'єктах будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування півдня України, крім вищезазначених протягом 1951-1952 рр. було проведено лише підготовчі роботи і це були саме роботи по облаштуванню поселень, які планувалися як поселення для робітників, а також соціально-побутової, транспортної та іншої інфраструктури, підведеної до цих поселень. Як видно із цих даних, підготовчий етап будівництва каналів передбачав створення передумов для подальшого господарського освоєння зрошуваних територій і поселення відігравали роль населених пунктів навколо яких повинні були закладатися майбутні господарства. Проте, «Укрводбуд» на кінець 1952 р. так і не розпочав будівництво основних об'єктів, в саме, Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, але було розпочато будівництво об'єктів локального значення, причому паралельно в УРСР (у межах до 1954 р.) і в Криму.

У 1952 р. було розпочато роботи по зведенню Сімферопольського водосховища, будівництво якого мало значення для водопостачання міста Сімферополя і для будівництва Сімферопольської електростанції на річці Салгир. Також, здійснюється будівництво зрошувальних систем у південних регіонах України з метою оперативного розгортання їх сільськогосподарського освоєння. Слід відзначити, що перспективи господарського розвитку Криму мали також важли-

⁶⁹⁶ Товарищу Сталину И. В. (від – П. С.) Председателя Совета Министров УССР Д. Коротченко, Секретаря ЦК КП Украины Л. Мельникова. Декабрь 1952 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1774. – Арк. 232.

ве значення для керівництва УРСР, не зважаючи, що півострів на період початкового етапу будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів перебував у складі РРФСР⁶⁹⁷. Відповідно, у доповіді Й. Сталіну керівники УРСР зазначали про результати роботи в Криму як про територію, економічний розвиток якої фактично перебував у їх компетенції. Далі у доповіді відзначалися труднощі із фінансовим забезпеченням будівництва, які не давали змоги у повному обсязі розгорнути будівельні роботи⁶⁹⁸. Тобто, керівництво УРСР, мотивуючи початком основних будівельних робіт по Верхньо-Інгулецькій системі зрошування та інших локальних об'єктах, ставить питання про необхідність збільшення асигнувань. Також знову було відзначено надзвичайно повільне затвердження проектної документації Міністерством бавовництва СРСР.

Із початком будівництва безпосередньо об'єктів зрошування і обводнення в рамках будівництва Південно-Українського каналу, Північно-Українського каналу та системи зрошування півдня України і півночі Криму відбувається затримка, зважаючи, що завершення будівництва планувалося до 1957 р. Але на лютий 1953 р. «Укрводбудом» було розгорнуто процес виконання основних робіт по будівництву Верхньо-Інгулецької і Нижньо-Інгулецької систем зрошування і, за даними, викладеними Першим Секретарем ЦК КПУ Л. Мельниковим, у зверненні до Міністра бавовництва СРСР У. Юсупова від 12 лютого 1953 р., ця система зрошування мала бути збудованою на площі 186 тис. га. По цьому об'єкту будівництва були в наявності затверджені проекти і фінансово-кошторисні розрахунки. У зверненні до Міністра бавовництва СРСР Л. Мельников просив дозволу на створення з дозволу

⁶⁹⁷ Председателю Совета Министров УССР товарищу Коротченко Д. А., Секретарю ЦК КП(б)У Мельникову Л. Г. Начальника Главного Управления строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов «Укрводстроя» А. Бочкина и Начальника Сталинской ж. д. директор-полковника движения К. Коломийцева. 23 мая 1951 г. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 2414. – Арк. 73-74.

⁶⁹⁸ Товарищу Сталину И. В. (від – П. С.) Председателя Совета Министров УССР Д. Коротченко, Секретаря ЦК КП Украины Л. Мельникова. Декабрь 1952 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1774. – Арк. 232.

Ради Міністрів СРСР апаратів дирекцій Верхньо-Інгулецької і Нижньо-Інгулецької систем зрошування з метою забезпечення контролю за якістю будівництва і підготовки експлуатаційних кадрів й освоєння зрошуваних земель. Ці апарати дирекцій планувалося у майбутньому трансформувати у Управління по експлуатації цих зрошуваних систем⁶⁹⁹. Тобто, фактично, ЦК КПУ здійснювало повний контроль процесу будівництва перших систем зрошування і, відповідно, проводило кадрову й організаційну політику її експлуатації. Подальший процес господарського освоєння земель півдня України і півночі Криму мав здійснюватися, спираючись на організаційні й кадрові напрацювання по Верхньо-Інгулецькій і Нижньо-Інгулецькій системам зрошування. Будівництво цих систем зрошування не мало постраждати в результаті ініційованого академіком С. Жуком перегляду варіанту зрошування земель півдня України на предмет вибору між самотічним і машинним вартіантами, оскільки фнкціонування Верхньо-Інгулецької і Нижньо-Інгулецької систем мало забезпечуватися саме машинним способом.

⁶⁹⁹ Міністру хлопководства СССР товарищу Юсупову У. Ю. (від – П. С.) Секретаря ЦК КП України Л. Мельникова. 12 февраля 1953 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893. – Арк. 33.

Місце Кримського півострова у господарському комплексі СРСР в нових політичних реаліях 1953–1954 рр.

4.1. Демографічні засади розвитку сільського господарства у Криму

Згідно указу Президії Верховної Ради СРСР від 19 лютого 1954 р. Кримську область було передано зі складу РРФСР до складу УРСР. Після передачі Кримської області зі складу РРФСР до складу УРСР ключовим питанням для керівництва України був розвиток сільського господарства на півострові. Постанова Ради Міністрів СРСР і ЦК КПРС «Про заходи щодо подальшого розвитку сільського господарства, міст і курортів Кримської області Української РСР», передбачала ряд заходів, реалізація яких мала на меті розвиток виноградарства, садівництва, вирощування тютюну, овочів та фруктів у Кримській області⁷⁰⁰. Слід відзначити, що цією постановою на перше місце було поставлено саме розвиток сільського господарства, як основи соціально-економічного розвитку півострова. Власне, розвиток сільського господарства створював передумови для забезпечення умов збільшення чисельності населення в Криму, повноцінного освоєння півострова і, головне, повноцінної інтеграції в централізований радянський господарський комплекс. Офіційно цю постанову було розроблено ЦК КПУ і Радою Міністрів УРСР спільної із Кримський обкомом партії й Кримським облвиконкомом. Проект постанови, як зазначено у супровідній записці, було внесено ЦК КПУ і Радою Міністрів УРСР після того як ці керівні інституції України розібралися із ситуацією в Кримській області виявили необхідність здійснення заходів, передбачених

⁷⁰⁰ Постановление Совета Министров Союза ССР и Центрального Комитета КПСС «О мерах по дальнейшему развитию сельского хозяйства, городов и курортов Крымской области Украинской ССР» // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 9867. – Арк. 7.

проектом постанови, який ними було внесено на розгляд ЦК КПРС і Ради Міністрів СРСР⁷⁰¹.

Депортація корінного населення із Кримської області наприкінці Другої світової війни призвела до депресивного стану господарства на півострові у результаті руйнації аграрного комплексу. В депресивному стані опиняються і міста Криму, що призводить до фактичного відособлення півострова від централізованої економічної системи в СРСР. Із занепадом сільського господарства, яке надавало до війни основний імпульс для функціонування інших галузей на півострові, основні імпульси для функціонування економіки після війни надавала експлуатація окремих об'єктів у Криму загальносоюзними міністерствами і відомствами. Тому щодо соціально-економічного розвитку Криму після Другої світової війни була відсутня комплексна політика, а ситуація в області не надавала можливостей для інституційного забезпечення вироблення й реалізації комплексної програми розвитку економіки півострова. Адже в структурі кримської економіки не було в наявності жодної системоутворюючої галузі господарства, а ті галузі які розвивалися на території півострова, були цілковито залежними від зовнішніх фінансових і матеріальних впливів зі сторони загальносоюзних міністерств і відомств, як то курортна, нафтогазова і окремі сільськогосподарські підприємства, або мали змогу розвиватися завдяки замовленням у рамках загальносоюзних програм, як виробництво будівельних матеріалів. Відповідно, Кримська область випадає із цілісного господарського комплексу в РРФСР й СРСР і сам господарський комплекс області втрачає свою цілісність.

Прикладом підприємства, яке успішно розвивалося, перебуваючи в управлінні загальносоюзних відомств був, зокрема, радгосп «Молода гвардія», який перебував на балансі у Комітету державної безпеки при Раді Міністрів СРСР. За його передачу в управління Раді Міністрів УРСР розгорнуло справжню боротьбу Постпредство Ради Міністрів УРСР в

⁷⁰¹ (В – П. С.) Постпредство Украинской ССР товарищу Есипенко Г. Е. (від – П. С.) Зав. промышленно-транспортным отделом ЦК КП Украины Савельева. 28 июня 1954 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3725. – Арк. 5.

Москві⁷⁰². У цій ситуації можемо спостерігати як Рада Міністрів УРСР, отримавши де-юре із передачею Криму в її юрисдикцію можливість поєднати усі підприємства півострова у єдиний господарський комплекс, розгортає активну роботу із Союзним Урядом щодо об'єднання підприємств, у тому числі й прибуткових, у цей єдиний комплекс. Аналогічна робота розгортається Радою Міністрів УРСР і щодо передачі на баланс Міністерства охорони здоров'я санаторіїв у Криму⁷⁰³.

В 1954 р. доволі гостро постає питання про можливе повернення до Криму представників корінного населення, яких було депортовано у 1944 р. Оскільки Кримський півострів відіграв важливе геостратегічне значення у європейській частині СРСР, то повернення населення, яке пережило депортацію, могло призвести до дестабілізації ситуації у важливому прикордонному регіоні. Тому, не зважаючи на початок «відлиги» в СРСР і послаблення тоталітарного режиму, позиція керівництва СРСР щодо повернення депортованих на півострів, не зважаючи на критичну демографічну ситуацію, була категоричною – не допускати повернення представників виселених народів (мова йшла про вірмен, греків та болгар)⁷⁰⁴. Відповідно, виникала гостра необхідність надійного заселення півострова представниками більш благонадійних народів із створенням перспективи розвитку сільського господарства в Криму. Власне, лише розвиток сільського господарства міг забезпечити ста більше зростання населення в Кримській об-

⁷⁰² (В – П. С.) Постпредство Украинской ССР товарищу Есипенко Г. Е. (від – П. С.) Зав. промышленно-транспортным отделом ЦК КП Украины Савельева. 28 июня 1954 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3725. – Арк. 54.

⁷⁰³ Товарищу Кириченко А. И. (від – П. С.) , Дудина, 20 августа 1954 г. Сообщаю о ходе рассмотрения вопросов в Совете Министров СССР, министерствах и центральных ведомствах СССР по письмам Совета Министров УССР и ЦК КП Украины // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3725. – Арк. 240.

⁷⁰⁴ Документ без назви і точного датування, очевидно, для внутрішнього використання в ЦК КПУ. Зберігається у справі із назвою – «Копии исходящих писем в ЦК КПСС и СМ СССР, Министерство обороны СССР, справки отделов ЦК КП Украины, постановления бюро обкомов КП Украины и мероприятия по подготовке и проведению 300-летия воссоединения Украины с Россией» // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3504. – Арк. 104.

ласті. Тому постановою Ради Міністрів СРСР і ЦК КПРС «Про заходи щодо подальшого розвитку сільського господарства, міст і курортів Кримської області Української РСР» було передбачено зобов'язання для Ради Міністрів УРСР протягом 1954-1958 рр. переселити у колгоспи і радгоспи Кримської області 17800 сімей⁷⁰⁵.

Вже у 1954 р. до Кримської області мало бути вселено 2000 сімей. Зокрема, у довідці про хід виконання постанови Ради Міністрів УРСР і ЦК КПУ від 26 серпня 1954 р. «Про заходи із подальшого розвитку сільського господарства, міст і курортів Кримської області», наданій до ЦК КПУ Першим Секретарем Кримського обкому КПУ Д. Полянським було вказано, що на 24 грудня 1954 р. до колгоспів протягом 1954 р. було вселено 1600 сімей, решту із запланованих 2000 сімей мало бути вселено до кінця року і, що представники районів (у які мало здійснюватися вселення) вже відправилися для прийому переселенців. План прийому переселенців на 1955-1958 рр. на момент складання довідки було вже підготовлено на 30 серпня 1954 р. і мало бути затверджено обласним виконавчим комітетом⁷⁰⁶. Отже, переселенці до Кримської області мали розмішуватися в колгоспах, забезпечуючи демографічні передумови розвитку сільського господарства. План їх прийому затверджувався виконавчим органом в області й, відповідно, цей орган мав значні можливості для прийняття автономних рішень по його реалізації, виходячи із соціально-економічних реалій на півострові. Зокрема, у даному разі слід зважати на визначення пріоритетів у які саме райони здійснювати вселення переселенців, а ці райони визначалися за принципом пріоритетності галузей, розвиток яких планувалося стимулювати. Із довідки Д. Полянського видно, що до таких галузей було віднесено виноградарство, тютюнництво, садівництво, вирощування овочів і картоплі. Також, слід звер-

⁷⁰⁵ Постановление Совета Министров Союза ССР и Центрального Комитета КПСС «О мерах по дальнейшему развитию сельского хозяйства, городов и курортов Крымской области Украинской ССР» // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 9867. – Арк. 28.

⁷⁰⁶ Справка о ходе выполнения постановления Совета Министров УССР и ЦК КП Украины №1261 от 26 августа 1954 года «О метоприятиях по дальнейшему развитию сельского хозяйства, городов и курортов Крымской области». На 24/XII. 1954 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3843. – Арк. 60-61.

нути увагу на той факт, що процесом переселення населення в Крим для розвитку сільського господарства на півострові опікувалось керівництво УРСР, яке іще у період будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів в 1951-1953 рр. продемонструвало свою високу ефективність по мобілізації в республіці кваліфікованих кадрів⁷⁰⁷. Тому саме керівництво УРСР мало здійснити кадрове забезпечення запланованого розвитку сільського господарства Криму.

Про депресивний демографічний стан сільського господарства Криму до його включення у склад УРСР свідчать статистичні дані, надані до ЦК КПУ. Так, за даними оцінки населення Криму, всього населення на півострові складало 973 466, із них сільського населення 391 570, а із числа сільського населення у працездатному віці було 219 329⁷⁰⁸. Ці дані не були точною статистикою і їх не можна було використовувати як офіційні, а також для здійснення економічних обрахунків. Проте, загальне враження щодо демографічної ситуації села в Криму за ними можна скласти. Так, помічаємо, що чисельність населення у працездатному віці майже по всіх районах вкладає в межах 55-60% від загальної чисельності. За поганого рівня розвитку агротехніки в Криму на цей час даний відсоток населення «непрацездатного віку» слід вважати доволі високим.

Більш точні дані по чисельності населення сіл і його структури є по окремих районах Криму. Так, для прикладу, у колгоспах Ялтинського, Алуштинського і Судакського районів чисельність населення на 1953 р. складала 12 286 чоловік, із них працезданого 6437 чоловік, тобто, працезданого населення було лише 52,4%. При цьому, кількість дворів складала 3583. Отже, в середньому, на один двір припадало 3,4 чоловіка, із яких працездатних на один двір припадало, в середньому, 1,8 чоловік⁷⁰⁹.

⁷⁰⁷ Секретарю ЦК ВКП(б) товарищу Маленкову Г. М. (від – П. С.) Начальника строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов А. Бочкина, Начальника политотдела строительства М. Штефана. 31.I.1952 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 131.

⁷⁰⁸ Сведения о численности населения Крымской области на 1 января 1954 года // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3862. – Арк. 50.

⁷⁰⁹ Сведения о наличии дворов и населения в колхозах Ялтинского, Алуштинского и Судакского районов // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3843. – Арк. 47.

При цьому, колгоспна політика в Криму носила явно антисоціальний характер. Так, за даними, наданими в ЦК КПУ усі колгоспи Ялтинського, Алуштинського і Судакського районів мали значну заборгованість. При цьому, слід відзначити, що найбільшою була заборгованість колгоспів перед колгоспниками, складаючи на 1952 р. 6857, 7 тис. карбованців, наступна позиція за розмірами заборгованості колгоспів належала сільськогосподарському банку і складала 5592, 1 тис. карбованців. По цих позиціях на 1953 р. заборгованість складала перед колгоспниками 5328 тис. карбованців, а перед сільськогосподарським банком 8281, 3 тис. карбованців. Хоча заборгованість і зменшувалась в середньому, проте, все одно, як вказує статистика, колгоспи в першу чергу намагалися здійснювати погашення заборгованості по податках державі (на 1952 р. складала 0 карбованців, як і на 1953 р. також складала 0 карбованців). Перед МТС на 1952 р. заборгованість колгоспів Ялтинського, Алуштинського і Судакського районів складала 793, 2 тис. карбованців, а на 1953 р. – 1669, 7 тис. карбованців і перед Держбанком на 1952 р. 1599, 5 тис. карбованців, а на 1953 р. – 1691, 2 тис. карбованців⁷¹⁰. Тобто, хоча перед МТС і Держбанком заборгованість і зростала, вона була в рази меншою ніж перед колгоспниками. Очевидно, мотивація голів колгоспів у розподілі пріоритетів на погашення заборгованості визначалась прагненням уникнути санкцій за недоїмки, і погашення відбувалося у першу чергу перед тими інституціями, які мали найбільше можливостей для застосування санкцій. При цьому, ситуація у колгоспах у інших районах Криму була значно складнішою, оскільки в Ялтинському, Алуштинському і Судакського районах переважно займалися культивуванням більш рентабельних і продуктивних культур ніж в інших районах (виноград, тютюн) і у значно ліпших для вирощування цих культур умовах. У інших районах Криму здебільшого культивувалося вирощування зернових, продуктивність культивування яких, за даними статистики, була

⁷¹⁰ Задолженность колхозов Ялтинского, Алуштинского и Судакского районов (тыс. руб.) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3843. – Арк. 53.

надзвичайно низькою, на що вказують дані по заборгованості колгоспів по здачі за цими позиціями номенклатури державі. Відповідно, така ситуація дуже негативно позначалась на соціально-економічному стані колгоспів степових і приморських районів Криму, у яких природні умови для культивування зернових були непридатними із-за посушливості ґрунтів. Тому, не зважаючи на пропаганду романтики у переселенському колгоспі в Криму, яка подавалась у агітаційній літературі, мотивувати до добровільного переселення в Крим селян із України було складно.

Переселенська політика населення в Крим, яка активно розгорнулася у 1954 р., мала однією із ключових цілей створити умови для унеможливлення повернення представників корінних народів на півострів. Забезпечивши передумови для соціально-економічного розвитку Криму, фактично, будь-які інші переселенці, крім офіційно визначених владою, ставали зайвими на півострові. Для стимулювання розвитку сільськогосподарського виробництва у районах, в яких природні умови були мало придатними під безпосереднім контролем керівництва УРСР здійснювалися заходи по зрошуванню земель.

Отже, напередодні передачі Кримської області від РРФСР до складу УРСР соціально-економічна ситуація в сільськогосподарських підприємствах на півострові була надзвичайно складною із-за демографічної ситуації. Тому передача Криму до УРСР 1954 р. закладає інституційні основи створення на півострові цілісного господарського комплексу на основі розвитку сільського господарства. Ці заходи мали покращити демографічну ситуацію на півострові й дати поштовх для соціально-економічного відродження Кримської області. Рада Міністрів УРСР мала здійснити організацію переселення до колгоспів і радгоспів Кримської області 17 800 сімей, причому, це мали бути сім'ї, які складалися із людей, здатних сходу зайнятися освоєнням сільського господарства на півострові. Розвиток сільського господарства повинен був гарантувати постачання населення міст Кримської області й курортів продуктами у достатній кількості щоб забезпечити їх відродження.

4.2. Капітальні вкладення і їх освоєння в Криму у 1953 р. як передумова інтеграції півострова із УРСР

Аналіз динаміки капітальних вкладень у соціально-економічну розбудову Кримської області напередодні її включення до складу УРСР є необхідним елементом комплексного дослідження інтеграції півострова із Україною. Динаміка капітальних вкладень дає змогу оцінити пріоритетність розвитку Кримського півострова для керівництва СРСР і РРФСР, проаналізувати пріоритетність розвитку різних галузей господарства, а також ефективність освоєння капіталів та віддачі від їх вкладення.

Капіталовкладення у Кримську область в період її перебування в складі РРФСР доволі складно реконструювати, оскільки у бюджеті республіки відображено дані лише про загальну суму відрахувань на республіку загалом, на області й, відповідно, на Кримську область зокрема. Так, бюджетом на 1950 р. видаткову частину передбачала в сумі 53 939 707 тис. карбованців⁷¹¹, на 1952 р. – 54 716 576 тис. карбованців⁷¹², на 1953 р. – 57 551 161 тис. карбованців⁷¹³. На Кримську область видатки було передбачено на 1950 р. – 367 681 тис. карбованців⁷¹⁴, на 1952 р. – 384 751 тис. карбованців⁷¹⁵, на 1953 р. –

⁷¹¹Закон о Государственном бюджете Российской Советской Федеративной Социалистической Республики на 1950 год // Заседания Верховного Совета РСФСР 2-го созыва, четвертая сессия (4-7 июля 1950 г.). Стенографический отчет. – М.: Издание Верховного Совета РСФСР, 1950. – С. 213.

⁷¹²Закон о Государственном бюджете Российской Советской Федеративной Социалистической Республики на 1952 год // Заседания Верховного Совета РСФСР 3-го созыва, вторая сессия (26-29 марта 1952 г.). Стенографический отчет. – М.: Издание Верховного Совета РСФСР, 1952. – С. 205.

⁷¹³Закон о Государственном бюджете Российской Советской Федеративной Социалистической Республики на 1953 год // Заседания Верховного Совета РСФСР 3-го созыва, третья сессия (25-27 августа 1953 г.). Стенографический отчет. – М.: Издание Верховного Совета РСФСР, 1953. – С. 179.

⁷¹⁴Закон о Государственном бюджете Российской Советской Федеративной Социалистической Республики на 1950 год // Заседания Верховного Совета РСФСР 2-го созыва, четвертая сессия (4-7 июля 1950 г.). Стенографический отчет. – М.: Издание Верховного Совета РСФСР, 1950. – С. 214.

⁷¹⁵Закон о Государственном бюджете Российской Советской Федеративной Социалистической Республики на 1952 год // Заседания Верховного Совета РСФСР 3-го созыва, вторая сессия (26-29 марта 1952 г.). Стенографический отчет. – М.: Издание Верховного Совета РСФСР, 1952. – С. 206.

410 327 тис. карбованців⁷¹⁶. Для порівняння, статистичні дані щодо капіталовкладень в економіку півострова по роках за кошторисною вартістю мали такі обсяги: у 1946 р. – 353 699 тис. карбованців; у 1950 р. – 886 957 тис. карбованців; 1951 р. – 866 258 тис. карбованців; 1952 р. – 786 970 тис. карбованців; 1953 р. – 715 112 тис. карбованців⁷¹⁷. Щоправда, цифри капіталовкладень у Кримську область, опубліковані у статистичному збірнику по економіці й соціальній сфері Криму у період після Другої світової війни, дещо відрізняються від наданих Статистичним управлінням у Кримській області ЦК КПУ, зокрема: 1946 р. – 452,1 млн. карбованців; 1950 р. – 811,4 млн. карбованців; 1951 р. – 806,8 млн. карбованців; 1952 р. – 801,3 млн. карбованців; 1953 р. – 809,1 млн. карбованців⁷¹⁸. За даними для ЦК КПУ цифри дещо більші за 1946 р., 1950-1951 рр., але дещо менші ніж за 1952-1953 рр. Причини таких відмінностей слід вивчати, проте, в цілому, дані статистичного збірника близькі до даних, наданих для ЦК КПУ.

Відповідно, за законом про бюджет РРФСР видатки на Кримську область були значно меншими ніж капіталовкладення, обсяги яких відображено у офіційній статистичній довідці для ЦК КПУ і у статистичному збірнику. Отже, капітальне будівництво підприємств у Кримській області здійснювалося, здебільшого, не в рамках бюджетного розпису по РРФСР, а в рамках капіталовкладень міністерств союзного рівня і у правління капітальними вкладеннями в Криму здійснювалося, фактично, у ручному режимі. Проте, саме дані, які містяться у статистичних звітах для ЦК КПУ відкривають можливість аналізувати ситуацію із станом соціально-економічного розвитку півострова напередодні його передачі до УРСР.

⁷¹⁶ Закон о Государственном бюджете Российской Советской Федеративной Социалистической Республики на 1953 год // Заседания Верховного Совета РСФСР 3-го созыва, третья сессия (25-27 августа 1953 г.). Стенографический отчет. – М.: Издание Верховного Совета РСФСР, 1953. – С. 181.

⁷¹⁷ Справка о капитальных вложениях в народное хозяйство Крыма и вводе жилой площади за 1946-1953 годы // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3862. – Арк. 35.

⁷¹⁸ Народное хозяйство Крымской области. Статистический сборник / Отв. ред. Н. Симаков. – Симферополь: Крымиздат, 1957. – С. 143.

Напередодні переходу Криму в склад УРСР статистичні дані щодо капіталовкладень в економіку півострова по роках у цінах відповідного періоду за кошторисною вартістю мали такі обсяги: у 1946 р. – 353 699 тис. карбованців; у 1950 р. – 886 957 тис. карбованців; 1951 р. – 866 258 тис. карбованців; 1952 р. – 7869 70 тис. карбованців; 1953 р. – 715 112 тис. карбованців⁷¹⁹. Ці дані було надано Кримським управлінням Центрального статистичного управління Держплану СРСР для ЦК КПУ в 1954 р. Слід звернути увагу, що у статистичних даних подано дані із різким хронологічним переходом від 1946 р. до 1951 р. Такий перехід у статистичній довідці могло бути обумовлено як бажанням ЦК КПУ отримати інформацію за період ближчий до часу її підготовки, а більш віддалений період цікавив для порівняння динаміки зміни обсягів капіталовкладень. Проте, слід враховувати, що в СРСР 1947 р. відбулась грошова реформа, котра мала конфіскаційний характер щодо населення і результати цієї реформи могли вплинути на динаміку капітальних вкладень.

Капітальні вкладення, виходячи із системи їх подачі у довідках, слід поділити на планові й непланові. Планові капіталовкладення носили централізований характер, тобто, вони здійснювалися у відповідності із кошторисами й на підставі нормативних актів загальносоюзних органів влади і управління. Так, планові капіталовкладення по роках за статистичною довідкою мали таку динаміку: 1946 р. – 239 699 тис. карбованців; 1950 р. – 679 371 тис. карбованців; 1951 р. – 773 873 тис. карбованців; 1952 р. – 737 242 тис. карбованців; 1953 р. – 667906 тис. карбованців⁷²⁰.

У той же час позапланові капіталовкладення (котрі здійснювалися поза межами встановлених лімітів) складали: 1946 р. – 114 297 тис. карбованців; 1950 р. – 207 586 тис. карбованців; 1951 р. – 92 385 тис. карбованців; 1952 р. – 49 728 тис. карбованців; 1953 р. – 47206 тис. карбованців⁷²¹.

⁷¹⁹Справка о капитальных вложениях в народное хозяйство Крыма и вводе жилой площади за 1946-1953 годы // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3862. – Арк. 35.

⁷²⁰Там само.

⁷²¹Там само.

Щодо позапланових капіталовкладень, то слід звернути увагу на їх характер, очевидно, вони були непередбаченими планом, у здійсненні яких виникала нагальна потреба. Отже, динаміка позапланових капіталовкладень у економіку Криму за роками у відсотковому відношенні була такою: 1946 р. – 32,3%; 1950 р. – 23,4%; 1951 р. – 10,7%; 1952 р. – 6,3%; 1953 р. – 6,6%. Тобто, найбільший відсоток припадав на 1946 р., надалі відсоток позапланових капіталовкладень зменшується й у 1952-1953 рр. набуває сталого показника, дещо понад 6% від загальної суми планових капіталовкладень. Така динаміка потребує аналізу через призму дослідження характеру економіки Криму у пізньосталінський період. Адже в Криму фактично розвивалися підприємства які перебували на балансі у так званих «зацікавлених» міністерств та відомств. Поняття «зацікавлені» вживаються автором умовно, виходячи із його вживання у офіційних документах партійних і урядових органів 1954 р. щодо Криму⁷²².

Так звані «зацікавлені» установи були, здебільшого, загальносоюзні, котрі мали вузьковідомчий інтерес до розвитку відповідних підприємств, котрі було розміщено в Криму. Відповідно, розвиток підприємств у Криму перебував у цілковитій залежності від пріоритетів окремих відомств і в обсягах у яких ці відомства були готові його забезпечувати. Отже, для економіки Криму у пізньосталінський період характерним було здійснення капіталовкладень за так званим залишковим принципом, тобто, за умови, коли у «зацікавлених» підприємств виникали можливості й потреби у здійсненні капіталовкладень у відповідних обсягах. При цьому, капіталовкладення у економіку Криму мали не цілісний, а розпорошений характер, оскільки розвиток економіки Криму в цей період не мав цілісної програми. Системний підхід до соціально-економічного розвитку Кримської області РРФСР можна спостерігати лише від 1953 р., коли на сесії Верховної Ради РРФСР вперше при обговоренні бюджету області отримав

⁷²²(В – П. С.) ЦК КП України товарищу Кириченко А. И. (від – П. С.) Ю. Дудина. Передано по ВЧ 31.XII.1954 г. Сообщаю Вам результаты рассмотрения вопросов, поставленных ЦК КП Украины и Советом Министров УССР на решение ЦК КПСС // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3725. – Арк. 220.

слово її представник, Перший Секретар Кримського обкому КПРС Д. Полянський⁷²³.

Для аналізу соціально-економічного розвитку Кримської області у післявоєнний період і після її передачі до складу УРСР в 1954 р. доволі інформації дає статистичний збірник «народне господарство Кримської області. Статистичний збірник» за 1957 р. Слід звернути увагу, що у цьому довідковому статистичному виданні дані щодо економічних показників подано в динаміці по роках від 1945 р. і до 1957 р. На відміну від даних щодо економічних показників, по чисельності населення інформацію подано із прогалиною, за 1956 р. у порівнянні із 1939 р.⁷²⁴ Тобто, без відображення демографічних процесів, які відбувалися в результаті Другої світової війни, депортації представників корінних народів півострова, а також переселення населення. Тому для аналізу в доступні лише демографічні дані які було надано в 1954 р. для ЦК КПУ. Проте, важливими для аналізу є дані щодо валового рівня виробництва продукції в Кримській області які подано по роках від 1950 р. і у порівнянні із 1940 р. і 1945 р. Проте, дані щодо зростання валового рівня виробництва продукції подано у відсотках відносно 1940 р. За даними збірника, на 1945 р. обсяги виробництва продукції в Криму складали 23% від рівня 1940 р., а на 1950 р. вже 81%, у 1951 р. вже було 91%, а у 1952 р. – 116%⁷²⁵. У 1945 р. різке падіння обсягу виробництва в Криму було, вочевидь, пов'язано не лише із воєнною руїною, а і з депортацією представників корінних народів. Зростання валового виробництва протягом п'яти років відбулося до 81% у результаті значної уваги до відбудови військових об'єктів, а також промислових підприємств, які мали обслуговувати ці об'єкти, як

⁷²³Закон о Государственном бюджете Российской Советской Федеративной Социалистической Республики на 1953 год // Заседания Верховного Совета РСФСР 3-го созыва, третья сессия (25-27 августа 1953 г.). Стенографический отчет. – М.: Издание Верховного Совета РСФСР, 1953. – С. 42-46.

⁷²⁴Численность населения; Численность населения городов // Народное хозяйство Крымской области. Статистический сборник. – Симферополь: Крымиздат, 1957. – С. 18.

⁷²⁵Рост валовой продукции всей промышленности по отраслям производства за 1940-1956 гг. (в процентах к 1940 г.) // Народное хозяйство Крымской области. Статистический сборник. – Симферополь: Крымиздат, 1957. – С. 26.

«поштові скриньки» в Керчі, металургійні підприємства на Керченському півострові та галузі які давали змогу отримувати валютні надходження – вирощування й переробка технічних культур та риболовство. Різке зростання валового рівня виробництва за даними збірника спостерігається на 1952 р. порівняно із 1951 р. із 91% на 1951 р. до 116% на 1952 р. У 1952 р. відбулися значні зрушення, на які вплинуло будівництво системи зрошення та розбудова енергетичних об'єктів, відбувалося нарощування виробництва у сільському господарстві та промисловості будівельних матеріалів.

За даними довідника зростання обсягів виробництва у промисловості будівельних матеріалів у відсотковому відношенні до 1940 р. відбувалося таким чином: на 1945 р. – 16,5% від рівня 1940 р., на 1950 р. – 205%, 1951 р. – 231%, 1952 р. – 298%, 1953 р. – 321%, 1954 р. – 336%⁷²⁶. Стрімке зростання обсягів виробництва будівельних матеріалів у Криму було пов'язано із процесами по відбудові промислових, військових і цивільних об'єктів. На півострові був у наявності значний потенціал природних ресурсів, які необхідні для потреб розвитку промисловості виробництва будівельних матеріалів. Зокрема, кар'єри відкривалися Міністерством внутрішніх справ СРСР й забезпечувалися робочою силою. Зокрема, будівництво траси Харків-Сімферополь також забезпечувалося матеріалами із кар'єрів у районі Балаклави. Найбільш стрімке зростання обсягів виробництва будівельних матеріалів у другій післявоєнній п'ятирічці в Криму припадало саме на 1952 р.

Поряд із розвитком за об'єктивних умов промисловості виробництва будівельних матеріалів найбільші показники зі зростання давали такі галузі промисловості на кримському півострові як залізорудна промисловість, металообробка і машинобудування, гірськохімічна та гумова і асбестова. Особливо слід звернути увагу на надзвичайно різке зростання обсягів виробництва у залізорудній промисловості, на 1950 р. обсяги виробництва у цій галузі складали 78% від обсягів 1940 р., а вже у 1951 р. – 219%, у 1952 р. – у 7 разів, у 1953 р. – у 8,5 разів та у 1954 р. – майже у 10 разів⁷²⁷. Зростання обсягів виробництва відбувалося надзвичайно різкими стрибками

⁷²⁶ Там само.

⁷²⁷ Там само.

і, безумовно, у екстенсивний спосіб. На Керченському півострові відбувалося виробництво сировини для металургійних підприємств на материковій території України, зокрема, для Маріупольського металургійного комбінату. Видобуток же залізної руди в Криму на 1951 р. складав лише 9,2% від обсягів 1940 р., надалі спостерігалось його зростання до 142,6% у 1952 р., до 170,9% у 1953 р. і до 201% у 1954 р. відносно обсягів видобутку в 1940 р.⁷²⁸ Роль залізрудного виробництва на Керченському півострові висвітлює тематика наукової роботи Інституту чорної металургії Академії наук УРСР, яка планувалась до впровадження у виробництво на 1953 р., подана була ця тематика 25 лютого 1953 р. (до включення Криму в склад України) на розгляд в ЦК КПУ. Серед запропонованих тем по інститутах АН УРСР була тема, яка передбачала впровадження у виробництво на базі Камиш-Бурунського металургійного комбінату виробництва залізрудного агломерату. Було заплановано на базі Камиш-Бурунської аглофабрики протягом 1953 р. впровадити методику отримання зміцненого агломерату залізної руди (концентрат руди у вигляді шматків, який отримано в результаті спікання дрібної рудної породи). Цей агломерат планувалося виготовляти на сировинній основі бідних руд Ками-Бурунського родовища із пониженим вмістом миш'яку. Далі, було передбачено плавку цього агломерату в доменних печах заводу «Азовсталь». У результаті, було передбачено підвищення виробничої потужності доменних печей, якості чавуну і зменшення витрак коксу⁷²⁹. Таким чином, наукові розробки АН УРСР мали стимулювати посилення й модернізацію залізрудного виробництва в Криму, забезпечуючи сировинну базу для комбінату «Азовсталь». Проте, даний напрямок зберігав свою актуальність лише як найбільш доступний спосіб отримання руди, який не потребував негайно великих капіталовкладень. Таким чином, слід відзначити,

⁷²⁸ Добыча железной руды за 1913-1940, 1951-1956 гг. (в процентах к 1913 и 1940 гг.) // Народное хозяйство Крымской области. Статистический сборник. – Симферополь: Крымиздат, 1957. – С. 39.

⁷²⁹ План внедрения результатов научных исследований в народное хозяйство СССР АН УССР на 1953 год, представленный Президиумом Академии наук УССР 25.ІІ.1953 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2725. – Арк. 94.

що різке зростання видобутку залізної руди у 1952 р. було наслідком заходів адміністративного характеру, спрямованих на стимулювання нарощування обсягів видобутку. При цьому, в Криму занепадає чорна металургія, так, на 1954 р. виробництво у цій галузі складало лише 6,5% від обсягів 1940 р. Тобто, вочевидь, відбулась переорієнтація залізорудної промисловості із виробництва сировини для чорної металургії безпосередньо на Кримському півострові на виробництво для потреб чорної металургії на материковій частині України. Передумови для такої переорієнтації полягали, вочевидь, у логістичній доцільності концентрації металургійного виробництва саме на території материкової України, а також надзвичайно актуальним питанням для промисловості Криму була нестача прісної води. Водночас, металообробка і машинобудування на 1950 р. в Криму вже давали 119% від обсягів виробництва у 1940 р. і на 1954 р. обсяги виробництва у цій галузі складали 233% від обсягів на 1940 р. Ці обсяги, вочевидь, забезпечувалися завдяки розбудові підприємств які були зорієнтовані на потреби військової промисловості, а саме, здебільшого суднобудування. Якщо взяти до уваги ситуацію із занепадом і слабкими темпами відновлення виробництва на території Кримського півострова у галузі чорної металургії в повоєнні роки, то очевидно, що постачання сировини для підприємств машинобудування на півострові здійснювався із материкової території України. Таким чином, із-за проблем з забезпеченням металургійної промисловості Криму прісною водою вимушеним кроком було перенесення обсягів виробництва кримської чорної металургії на материкову частину України, при цьому, потреби зростаючого машинобудування в Криму слід було забезпечувати привізною сировиною із материка. Зростання ж машинобудування для військових потреб, особливо суднобудування, і судноремонту, відбувалося надзвичайно швидкими темпами, що обумовлювало більш тісний економічний зв'язок Криму із УРСР.

Особливу увагу слід звернути на тенденції в Криму по роках у галузях харчової промисловості протягом перших двох п'ятирічок після завершення Другої світової війни. В цілому, за даними Статистичного довідника харчосмакова промисловість Кримської області показувала таку динаміку: на 1945 р.

обсяги виробництва в її галузях складали лише 25% від обсягів 1940 р., а на 1950 р. – 53%, на 1951 р. – 64%, на 1952 р. – 72%, на 1953 р. – 79%, а на 1954 р. – 87%, на рівень понад показник 1940 р. галузі харчосмакової промисловості вийшли лише 1956 р. і обсяги виробництва їх складали 104% від рівня 1940 р.⁷³⁰. Отже, галузі промисловості, які були безпосередньо пов'язаними із сировинним забезпеченням за рахунок сільського господарства, протягом 10 років після завершення війни демонстрували у Криму низькі темпи зростання виробництва відносно галузей важкої промисловості. Це було пов'язано у першу чергу із загальнодержавною політикою, спрямованою перш за все на розвиток виробництва у важкій промисловості. Лише 1953 р. на вересневому Пленумі ЦК КПРС М. Хрущовим було проголошено курс на «крутий підйом» сільського господарства й розвиток галузей легкої й харчової промисловості. Проте, темпи зростання виробництва у галузях харчосмакової промисловості у роки після цього Пленуму мало відрізнялися від тих які були у попередні роки. Слід відзначити, що зростання виробництва у сфері сільського господарства, яке мало забезпечувати сировиною виробництво продукції смакохарчової промисловості, потребувало значних капітальних вкладень і технологічні процеси у галузях сільського господарства в Криму потребували також значного проміжку часу для їх впровадження та освоєння. У подальшому буде розглянуто заходи які вживалися керівництвом УРСР після передачі Криму до складу України і проаналізовано проблеми у їх реалізації. Також, як і у питанні розвитку чорної металургії на Кримському півострові, найбільш болючим залишалося питання забезпечення півострова та його господарства прісною водою. Також, для Криму характерним було переважання міського населення над сільським, при тому, сільське господарство півострова було дуже погано технічно й технологічно забезпеченим. На ці його проблеми вказують наведені дані щодо стану трудових ресурсів у колгоспах, врожайності й можливостей землекористування. За рахунок продукції сіль-

⁷³⁰Рост валовой продукции всей промышленности по отраслям производства за 1940-1956 гг. (в процентах к 1940 г.) // Народное хозяйство Крымской области. Статистический сборник. – Симферополь: Крымиздат, 1957.– С. 27.

ського господарства, яка вироблялась на території Кримського півострова, слід було забезпечувати продовольством населення міст і, водночас, слід було також забезпечувати сировиною підприємства харчової промисловості. Тому актуальним було питання радикального технічного й технологічного переозброєння сільського господарства Криму, а також його забезпечення водою.

Окремого детального аналізу потребують показники у деяких галузях харчосмакової промисловості, а саме у рибній, плодоовочевій та воноробній. Ці галузі мали велике значення, зважаючи на те, що продукція рибної й виноробної галузей промисловості була джерелом надходження валюти завдяки експорту вин та ікри осетрових і білужачих порід риб. Крім того, рибна, винна і плодоовочева промисловість давали можливості за мінімальних капітальних вкладень вирішувати питання продовольчого забезпечення населення за умов труднощів у цій сфері, а також продаж алкогольних напоїв винної групи мали сприяти заміні споживання горілки й наповнення державного бюджету за рахунок алкогольної монополії. При цьому, плодоовочева галузь смакохарчової промисловості дала найвищі темпи зростання виробництва і вже на 1952 р. складала 101% від рівня 1940 р., піднявшись із показника у 67% довоєнного рівня у 1951 р. Кращі показники мала лише м'ясна промисловість, обсяги виробництва якої вже на 1950 р. складали 145% від рівня 1940 р. Отже, відбувається дуже різке зростання обсягів виробництва у плодоовочевій промисловості в 1952 р., що також не могло не бути пов'язаним із адміністративними заходами щодо цієї галузі, оскільки у 1950 р. обсяги виробництва у плодоовочевій галузі складали лише 66% від довоєнного обсягу виробництва, тобто, на 1951 р. зростання відбулося лише на 1%. Вже на 1953 р. зростання обсягів виробництва у цій галузі було зафіксовано на рівні 110% від рівня 1940 р., а у 1954 р. – 126%⁷³¹. Таким чином, варто відзначити наявність особливих стимулів, наданих державою для розвитку цієї галузі на 1951 р., якими було створено передумови для закладення тенденції на стабільне зростання виробництва у наступні роки, а після включення Криму до скла-

⁷³¹ Там само.

ду УРСР темпи зростання обсягів виробництва плодоовочевої промисловості стають ще швидшими і у 1955 р. вони складали 161%, а у 1956 р. – 222% від рівня виробництва у 1940 р. Відповідно, зважаючи на системні заходи, які було вжито керівництвом УРСР для пожвавлення виробництва у сільському господарстві Кримського півострова, відбулося зростання його обсягів. На 1952 р. слід відзначити перші результати у гідробудівництві на території Криму, зокрема, завершення будівництва Сімферопольського водосховища та локальних систем зрошування, що, вочевидь, давало можливості для збільшення врожайності й розширення сировинної бази для плодоовочевої промисловості.

Дещо інакшою була ситуація із розвитком винної промисловості, який відбувався значно повільнішими темпами, що було пов'язано із значно складнішими і більш тривалими технологічними процесами по відновленню після війни виноградних насаджень. Державою надавалися матеріальні стимули для колгоспів Кримського півострова, які мали виноградарську спрямованість. Проте, виноградарство протягом тривалого періоду розвивалося доволі слабо, про що свідчать дані щодо урожайності й економічного стану колгоспів й колгоспників господарств із виноградарською спрямованістю. Так, у колгоспів Ялтинського, Алуштинського і Судакського районів Кримської області протягом 1951-1953 рр. зростала (на 1951 р. вона складала 10025 тис. карбованців, на 1952 р. – 16 475,9 тис. карбованців, на 1953 р. – 17 948,4 тис. руб.). Найбільші обсяги заборгованості у колгоспів цих районів були перед сільгоспбанком (на 1951 р. 3456,9 тис. руб., на 1952 р. – 5592,1 тис. руб., на 1953 р. – 8281, тис. руб.) та колгоспниками за трудовні (на 1951 р. – 7627,3 тис. руб., на 1952 р. – 6818,8 тис. руб., на 1953 р. – 5328 тис. руб.). Це зведення даних зроблено на основі відомостей про заборгованість колгоспів Ялтинського, Алуштинського і Судакського районів Кримської області за 1951-1953 рр., надані для ЦК КПУ у 1954 р. після передачі Криму до складу УРСР⁷³². Саме колгоспи цих районів були зорієнтовані на вирощування ви-

⁷³²Задолженность колхозов Ялтинского, Алуштинского Судакского районов (тыс. руб.) (за 1951-1953 гг. – П. С.) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3843. – Арк. 53.

нограду, овочів та фруктів й тютюну. Показники заборгованості й тенденція до її зростання вказує на невисоку ефективність господарської діяльності цих господарств.

Рибна промисловість Кримської області демонструвала доволі суперечливу динаміку. Так, на 1951 р. обсяги виробництва у цій галузі складали 106% від обсягів 1940 р., а вже на 1952 р. почався спад обсягів виробництва у цій галузі, зокрема, падіння до 84% і надалі, до 55% у 1955 р. Питання розвитку рибної промисловості було поставлено на вересневому Пленумі ЦК КПРС у 1953 р. і відзначено важливе значення розвитку цієї галузі. Проте, зверталась увага на необхідності активізації розвитку рибної промисловості на основі розведення в річках і ставках колгоспів. Будівництво відповідних гідроспоруд для розвитку рибної промисловості здійснювалося і в Криму після передачі півострова до складу УРСР 1954 р. Тобто, зменшення обсягів виробництва у рибній промисловості Криму відбувалося на фоні заходів по створенню умов для нарощування виробництва у рибній промисловості. Особливості розвитку цієї галузі в досліджуваній період потребують спеціального дослідження, можливо, дана динаміка була обумовленою переорієнтацією ресурсів на розвиток рибної промисловості в колгоспах із ставковим господарством, а також доволі можливим є вичерпання рибних ресурсів Чорного і Азовського морів.

Передумов для відсутності системного підходу до соціально-економічного розвитку Криму в пізньосталінський період було декілька, у першу чергу, слід відзначити, що держава віддавала пріоритет не регіональному розвитку економіки, а галузевому. Це було пов'язано із централізацією управління економікою за галузевим принципом, при цьому, юридично були відсутні механізми передачі ресурсів від центрального органу управління однією галуззю до підприємств і установ які перебували в підпорядкуванні центрального органу управління іншою галуззю. Фактично, передача ресурсів від однієї галузі до іншої в СРСР цього періоду здійснюється або на підставі рішень центральних урядових органів, або на договірних засадах між спеціальними органами управління і підприємствами і ці відносини юридично не було належним чином врегульовано. Отже, у ситуації із капіталовкладеннями й управлінням економікою Криму в СРСР із чим більшим ступенем

централізації відбувається більше розпорошення ресурсів й більш хаотичним стає процес їх освоєння. Причиною такого особливого для командно-адміністративної системи управління явища була надзвичайно низька ступінь мобільності ресурсів із-за бюрократизації управлінської системи.

Зі зростанням загальних обсягів капіталовкладень у Кримській області спостерігається зменшення відсотку їх позапланових обсягів. Слід звернути увагу, що зменшення відсоткового обсягу цих капіталовкладень відбувається у період коли був пік виконання планів по фінансуванню будівництва об'єктів Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, тобто у 1951-1952 рр. У Криму відбувається зведення об'єктів у рамках цієї «будови комунізму» у Джанкої й Сімферополі, зокрема, розпочинаються підготовчі роботи до будівництва Сімферопольського водосховища, також будуються об'єкти житлового і соціального призначення. Отже, є підстави вважати, що в рамках будівництва об'єктів Південно-Українського і Північно-Кримського каналів відбувається переміщення ресурсів та капіталів на користь цього проекту адміністративними методами.

Доволі важливі дані містяться у зведенні по виконанню плану капіталовкладень в Криму окремими організаціями. Так, згідно із планом, організації в Кримській області у 1953 р. мали виконати план освоєння капіталовкладень обсягом 898346 тис. карбованців, а було фактично виконано освоєння 681892 тис. карбованців, що складало 75,9% від плану. Проте, у цей період понад план було виконано освоєння 24134 тис. карбованців капіталовкладень. Тобто, і по організаціям у 1953 р. відслідковується освоєння капіталовкладень у фактичному режимі «непередбачуваних витрат». Варто звернути увагу на організації, якими у 1953 р. було освоєно капіталовкладення понад план, це Управління санаторіїв і будинків відпочинку ВЦСПС (планом було передбачено обсяг у 10677 тис. карбованців, виконано 10690 тис. карбованців, що склало 100,1% від плану. Освоєно понад план було 493 тис. карбованців)⁷³³.

⁷³³Сводка о выполнении плана капитальных вложений организациями Крымской области за январь-декабрь 1953 года (данные текущей отчетности, по сметной стоимости в тыс. рублей) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3862. – Арк. 36.

Слід звернути увагу, що сума виконання плану перевищує суму плану, проте не відповідає сумі цієї різниці й складає лише 13 тис. карбованців, а, отже, слід розрізняти суму освоєння капіталовкладень понад план і суму перевиконання плану. Власне, сума перевиконання плану освоєння капіталовкладень могла бути обумовленою збільшенням собівартості робіт і матеріалів тощо. Відповідно, корегування слід віднести на те, що облік освоєння капіталовкладень за тією методикою, котра здійснювалась в СРСР у пізньосталінський період не може відобразити у повній мірі картини по розвитку конкретної галузі в яку здійснювалися капіталовкладення. У даному разі слід зважати також, що цінову політику здійснювали державні органи і собівартість матеріалів та робіт не завжди була адекватною фактичному стану речей. Аналізуючи суму капіталовкладень які було освоєно понад планові слід визначити, що потреба її освоєння могла виникнути у зв'язку або із непередбаченими витратами, або із зростанням потреби у збільшенні потужності санаторіїв та будинків відпочинку. Тому, в цьому випадку очевидно є цілковита залежність даної організації від так званих «зацікавлених» відомств поза півостровом. Необхідно відзначити, що у пізньосталінський період розподіл путівок до санаторіїв і будинків відпочинку здійснювався за відомчим принципом, а, отже, розвиток цієї галузі перебував у залежності від відомств, котрі забезпечували умови для освоєння капіталів.

Наступною організацією в Криму, котра освоювала у 1953 р. капіталовкладення понад плановий обсяг, було управління радгоспів (сума капіталовкладень згідно плану складала 11 527 тис. карбованців, було освоєно обсяг у сумі 9501 тис. карбованців, тобто 82,4%)⁷³⁴. Дана позиція по освоєнню капіталовкладень також дає достатньо інформації для аналізу, зокрема, вартим уваги є факт недовиконання обсягів освоєння капіталовкладень відповідно до кошторисів, на основі яких складався план їх освоєння майже на 18%. При цьому відбувається освоєння капіталовкладень понад кошторис, причому, в обсягах, які складали майже 18,2% від загальної суми плану. У цій позиції слід звернути увагу на спів падіння із незначним

⁷³⁴ Там само.

відхиленням суми недоосвоєних капіталовкладень згідно із планом і суми освоєних капіталовкладень понад план. Доволі сумнівним буде припущення щодо освоєння меншого обсягу капіталовкладень у результаті зменшення вартості матеріалів та робіт необхідних для освоєння кошторису витрат на капіталовкладення. Відповідно, більш вірогідним є припущення, що недоосвоєння суми капіталовкладень у обсязі який був близьким до суми капіталовкладень понад план відбулося у результаті пере спрямування обсягів капіталів у інші, більш перспективні напрямки для освоєння. Це дає підстави звернути увагу на управління так званими «зацікавленими» організаціями капіталовкладеннями у підвідомчі їм організації в Криму у оперативному, «ручному» режимі. Відповідно, ці «зацікавлені» організації мали свої інтереси поза Кримом і здійснювали капіталовкладення у тих напрямках які відповідали їх пріоритетним інтересам. У такому контексті набувала великого значення зміна територіальної підвідомчості Криму у зв'язку із фактичним випадінням півострова із сфери інтересів загальносоюзних і республіканських (РРФСР) відомств, географічна сфера інтересів яких була надзвичайно великою і вони часто реалізували капіталовкладення у більш перспективні напрямки у віддалених від Криму регіонах. На відміну від загальносоюзних та республіканських (РРФСР) організацій керівництво УРСР після передачі Криму у 1954 р. мало пряме зобов'язання по забезпеченню соціально-економічного розвитку півострова. Також, слід звернути увагу, що господарство Криму потребувало радикальної модернізації, чим, очевидно, було обумовлено пере спрямування обсягів капіталовкладень у інші напрямки, причому, оскільки це здійснювалося протягом одного року, ці потреби виникали у ході поточної роботи підприємств. Цей факт знову ж вказує на інтерес до Криму і загальносоюзних організацій та відомств і установ РРФСР за залишковим принципом.

Наступна позиція по виконанню капіталовкладень понад плановий обсяг це був Облкомунгосп (відомство комунального будівництва), тобто, котре здійснювало будівництво об'єктів житлового і соціального призначення на півострові. Згідно плану протягом 1953 р. цим підприємством мало бути освоєно 10181 тис. карбованців, а було освоєно 9782 тис. кар-

бованців (96,1%). Тобто, знову спостерігається недовиконання кошторисних витрат, які було передбачено планом. Проте, освоєння капіталовкладень крім плану складало 1315 тис. карбованців, отже, крім плану Облкомунгоспом було освоєно суму, яка складала майже 13% від планової суми, яку слід було освоїти. При цьому, суму згідно із кошторисним планом було недоосвоєно майже на 4%⁷³⁵. У питанні житлового і соціального будівництва по Кримській області на початку 1950-х рр. відбуваються істотні зрушення, які було пов'язано із активізацією процесів господарського освоєння південних районів України і північних районів Криму, у тому числі й із будівництвом Південно-Українського й Північно-Кримського каналів та зрошуванням цих районів, розвитком бавовництва у цьому регіоні тощо. Також, з метою забезпечення умов для господарського освоєння південних районів УРСР і північних районів Криму у цей період активно здійснюються переселення населення. Так, на 1 жовтня 1953 р. до Кримської області із УРСР було переселено 1280 сімей (за планом на 1953 р. було передбачено переселення ще 1150 сімей)⁷³⁶. Отже, у цей період активно відбувається переселення населення на півострів і наведені дані стосуються лише переселення населення із УРСР у сільську місцевість. Крім того, відбувалося направлення із УРСР працівників на будівництво об'єктів Північно-Кримського каналу, зокрема, керівних кадрів⁷³⁷, а на початковому етапі будівництва в Криму це були здебільшого об'єкти житлового і соціального призначення. Проте, слід відзначити, що об'єкти, які будувалися Головним управлінням «Укрводбуд» Міністерства бавовництва СРСР, у тому числі житлового і соціального призначення, передбачали освоєння коштів, виділених із бюджету СРСР на це управління. Але комунальні

⁷³⁵ Там само.

⁷³⁶ Довідка про хід переселення і будівництва будинків переселенцям по Українській РСР за планом на 1 жовтня 1953 року // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 7596. – Арк. 92.

⁷³⁷ Информация о массово-политической работе, проведенной на строительстве Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов в октябре 1951 г. (для – П. С.) Заведующего отделом строительства и стройматериалов ЦК КП(б) Украины тов. Мацуи П. А. (від – П. С.) Начальника Политотдела Укрводстроя М. Штефана. 15 ноября 1951 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1356. – Арк. 143.

підприємства було також залучено до участі у будівництві об'єктів у рамках будівництва об'єктів Північно-Кримського каналу та системи зрошування північних районів Криму. Фактично, цими підприємствами здійснювалося освоєння коштів, які було призначено на будівництво об'єктів за планом «Укрводбуду». Тому варто звернути увагу на освоєння капіталів «Укрводбудом» у 1953 р. згідно із кошторисним планом. Так, на цей рік планом було передбачено освоєння Будівельно-монтажним управлінням «Укрводбуду» 20000 тис. карбованців, було освоєно 11917 тис. карбованців (59,6%)⁷³⁸. Отже, недоосвоєно по «Укрводбуду» у 1953 р. було дещо більш як 40% кошторисної суми. Слід відзначити що від 1952 р. відбувається у значних обсягах недофінансування «Укрводбуду» із Союзного бюджету, про що питання перед Союзним урядом ставив Начальник «Укрводбуду» А. Бочкін⁷³⁹. При цьому будівництво об'єктів житлового і соціального призначення відбувалося доволі значними обсягами. Отже, Облкомунгосп Кримської області цілком міг освоювати капітали які, фактично, спрямовувалися на будівництво об'єктів, які мали будуватися в рамках будівництва «Укрводбуду».

Всього у 1953 р. по Кримській області (включно із Севастополем) підприємствами мало бути освоєно 898 346 тис. карбованців, а було освоєно, із них 673631 тис. карбованців по Кримській області і 224 715 тис. карбованців по місту Севастополю. Отже, майже 75% загального обсягу капіталовкладень по Криму мало бути освоєно по області й решту, дещо більше 25% по Севастополю (у бюджеті СРСР Севастополь зазначався як окрема стаття фінансування). Слід відзначити, що по області капіталовкладення було передбачено на такі об'єкти як Камишбурунський залізорудний комбінат (76 700 тис. карбованців), Завод імені Войкова

⁷³⁸Сводка о выполнении плана капитальных вложений организациями Крымской области за январь-декабрь 1953 года (данные текущей отчетности, по сметной стоимости в тыс. рублей) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3862. – Арк. 36.

⁷³⁹Секретарю ЦК ВКП(б) товарищу Маленкову Г. М. (від – П. С.) Начальника строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов А. Бочкина, Начальника политотдела строительства М. Штефана. 31.1.52 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 126-127.

(87 130 тис. карбованців), Коксохімічний завод імені Кірова (28 300 тис. карбованців), трест «Кримнафтогазрозвідка» (41 850 тис. карбованців)⁷⁴⁰ та інші, зазначені вище об'єкти, які передбачали будівництво основних фондів. Тобто, по Кримській області здійснювалось будівництво ряду промислових об'єктів, котрі мали складати індустріальну основу її економіки, зокрема, планувався розвиток металургії й нафтогазової промисловості. Для порівняння варто взяти до уваги капіталовкладення у галузі, котрі були більш традиційними для Криму ніж важка промисловість, зважаючи на кліматичні умови і ресурсну базу півострова, а саме: винний комбінат «Масандра» (16 107 тис. карбованців), Управління санаторіїв і будинків відпочинку Всесоюзної центральної ради професійних спілок (ВЦСПС) (10 677 тис. карбованців), Управління радгоспів (11 527 тис. карбованців), Обласне управління сільського господарства МТС (5151 тис. карбованців), обласне управління енергетики (14 700 тис. карбованців), Кримводгосп (10 240 тис. карбованців). Ці статті капіталовкладень були спрямовані на розвиток традиційних галузей і планові капіталовкладення по них у сумі складали 68 400 тис. карбованців, тобто лише трохи більше 10% загальної суми запланованих на 1953 р. капіталовкладень по Кримській області (без Севастополя). Капіталовкладення по Облкомунгоспу (житлові та соціальні об'єкти) планом на 1953 р. було передбачено 10 181 тис. карбованців, що складало дещо більше як 1,5% від загальної суми капіталовкладень по області. Капіталовкладення, які було передбачено на освоєння Будівельно-монтажним управлінням №10 «Укрводбуд», напрямом капіталовкладень який мав забезпечити умови для розвитку господарства Криму відповідно до його природно-кліматичних умов, було передбачено 20 000 тис. карбованців, що складало майже 3% від загальної суми капіталовкладень по області.

Із загальної суми капіталовкладень по Кримській області у 1953 р., тобто 673 631 тис. карбованців, сума капіталовкла-

⁷⁴⁰Сводка о выполнении плана капитальных вложений организациями Крымской области за январь-декабрь 1953 года (данные текущей отчетности, по сметной стоимости в тыс. рублей) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3862. – Арк. 36.

день, які мало бути освоєно на найбільш важливих будівництвах складала 332 563 тис. карбованців, тобто, 49,4%. Решта капіталовкладень мало бути спрямовано на інші, менш значні й масштабні цілі. Із цієї суми, спрямованої на найбільш значні будівництва, на об'єкти важкої індустрії (Камишбурунський залізорудний комбінат, завод імені Войкова, Коксохімічний завод імені Кірова) із суми капіталовкладень по області на 1953 р. було передбачено 28,5%, а із суми капіталовкладень у найбільш важливі будівництва було передбачено вкладення у сумі 192 130 тис. карбованців. на об'єкти важкої індустрії припадало 57,8%.

Проте, по усіх позиціях будівництва підприємств, у першу чергу важкої індустрії, відбувається недовиконання освоєння капіталовкладень. Так, в цілому по Кримській області (без Севастополя) за 1953 р. заплановані кошторисом капіталовкладення було освоєно лише на 76,3% (у сумі 513 926 тис. карбованців). По найбільших об'єктах важкої індустрії в Криму освоєння капіталовкладень за 1953 р. відбулося: по Камішбурунському металургійному комбінату на 52,2% (40000 тис. карбованців), по заводу імені Войкова на 59,7% (52018 тис. карбованців), по коксохімічному заводу імені Кірова на 30,8% (8710 тис. карбованців). Дані статистики вказують що по об'єктах важкої індустрії освоєння капітальних вкладень в Криму в 1953 р. було виконано незадовільно. Низькі показники освоєння капіталовкладень у 1953 р. були також і по Будівельно-монтажному управлінню №10 «Укрводбуду», на 59,6% (11 917 тис. карбованців). Причому, як зазначав А. Бочкін у своїх доповідних, причинами були не лише недофінансування будівництва, а також і незадовільне його забезпечення кадрами і ресурсами⁷⁴¹. Очевидно, невиконання планів по освоєнню капіталовкладень в Криму відбувалося із-за відсутності можливостей забезпечити його необхідними ресурсами.

Невеликі обсяги виконання плану капіталовкладень були також по будівництвах Облуправління сільського господарст-

⁷⁴¹ Секретарю ЦК ВКП(б) товарищу Маленкову Г. М. (від – П. С.) Начальника строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов А. Бочкина, Начальника политотдела строительства М. Штефана. 31.1.52 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 125.

ва і МТС, виконані на 47,8% (2460 тис. карбованців). Це вказує також на незабезпеченість сільського господарства у першу чергу кадровими ресурсами, зважаючи на критичну демографічну ситуацію в сільській місцевості у Криму. Контраст складають дані по Управлінню радгоспів, по якому відбулося недовиконання плану освоєння капіталовкладень, проте, на майже аналогічну суму було освоєно капіталовкладення понад планом, і Облуправлінню сільського господарства й МТС. Успішно відбувалося освоєння капіталовкладень лише щодо об'єктів, які перебували у віданні «зацікавлених» відомств. Колгоспи і МТС не становили інтересу для відомств, які мали необхідні можливості для ефективного освоєння капіталів, а включення Криму до складу УРСР мало на меті створити передумови для розвитку сільського господарства на півострові. Тому Перший Секретар ЦК КПУ А. Кириченко у 1953 р., напередодні передачі Криму до складу УРСР, уважно вивчав стан сільського господарства на півострові⁷⁴².

У дослідженні розвитку рибної промисловості в Криму протягом першої повоєнної п'ятирічки цікавим є тематичний план Карадазької біологічної станції академії наук УРСР на 1949 р. Цим планом, який було представлено до Ради Міністрів УРСР, поставлено проблему, яка звучала таким чином – «біологічні основи раціонального використання промислових ресурсів у північно-східній частині Чорного моря» під керівництвом доктора біологічних наук К. А. Виноградова. Проблематика цієї дослідної станції в Криму, яка підпорядковувалась АН УРСР, мала цілковито практичний характер і передбачала вироблення механізмів забезпечення сталих обсягів вилову риби в Чорному морі. Лабораторія гідробіології та іхтіології мала своєю темою дослідження біології й умов життя мальків хамси, кефалі й султанки у Чорному морі біля мису Карадаг, яка мала бути розробленою протягом 1 січня 1949 р. – 31 грудня 1951 р. В рамках теми передбачалось дослідження чисельності популяції хамси, кефалі й султанки,

⁷⁴² «... Уряд України подбає про дальший розвиток і процвітання народного господарства Криму» // Крим в умовах суспільно-політичних трансформацій (1940-2015). Збірник документів і матеріалів. Друге видання. Упоряд.: О. Г. Бажан, О. В. Бажан, С. М. Блашук, Г. В. Боряк, С. І. Власенко, Н. В. Маковська. – К.: ТОВ «Видавництво «Кліо»», 2016. – С. 85.

інтенсивності їх росту й харчування. При цьому, передбачалося використовувати отримані в ході досліджень дані для довготривалого прогнозування чисельності запасів дорослих риб, зважаючи, що погіршення бази харчування і гідробіологічних умов для життя кефалі, хамси й султанки буде призводити до зменшення їх популяції⁷⁴³. Практичною метою розробки теми було виробити рекомендації щодо поліпшення бази харчування і гідробіологічних умов для збільшення чисельності й можливостей вилову цих порід риби в Чорному морі. На 1949 р планувалося провести дослідження чисельності, місць і часу концентрації й загальної характеристики міграції риб цих видів. Дослідження здійснювалися спільно із Азово-Чорноморським Інститутом Рибного господарства й океанографії, який базувався в Керчі, Грузинською рибгосподарською станцією Всесоюзного інституту Морського рибного господарства і океанографії, який базувався в Батумі⁷⁴⁴. Отже, розвиток однієї із самих перспективних галузей економіки Криму в післявоєнні роки, рибна промисловість, обумовлювався науковими розробками Академії наук УРСР та впровадженням їх у життя.

Важливим напрямком роботи дослідної станції була робота лабораторії біохімії, яка розробляла тематику «риби і безхребетні Чорного моря, як можливі джерела вітамінів А і Д для вітамінної промисловості» із тими самим строками виконання, від 1 січня 1949 р. до 31 грудня 1951 р. метою було виявлення в яких масах морських організмів наявні вітаміни А і Д, вивчення динаміки наявності вітамінів залежно від віку організмів тощо. Для цього періоду характерною проблемою була нестача вітамінів, що особливо позначалося на стані людських ресурсів СРСР у періоди масового недоїдання, нестачі продовольчої бази тощо. Тому АН УРСР здійснювала роботу в напрямку створення наукової бази для розвитку іще однією перспективною галузю для Криму, хімічної промисловості на базі біохімії Чорного мо-

⁷⁴³ Тематический Карадагской биологической станции Академии наук СССР на 1949 год. (За підписом директора Карадагської біологічної станції К. А. Винородова – П. С.). 15.X.1948 г. // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 7. – Спр. 8049. – Арк. 73.

⁷⁴⁴ Там само. – Арк. 74.

ря. Розробки лабораторії біохімії Карадагської станції АН УРСР мали оперативно впроваджуватися у вітамінній промисловості. Протягом 1949 р. було передбачено здійснити методологічну і організаційну підготовку по організації лабораторії й рекогнасціювальні дослідження щодо наявності вітамінів А і Д у рибах і безхребетних Чорного моря. Дослідження планувалося здійснювати спільно із вітамінною лабораторією Інституту біохімії АН УРСР і вітамінною лабораторією Всесоюзного інституту морського рибного господарства і океанографії у Москві⁷⁴⁵.

До Тематичного плану додавався план впровадження результатів наукової роботи, який передбачав використання в рибній промисловості результатів таких досліджень як строки розмноження риб в північно-східній частині Чорного моря їх плодючість, дані хімічного складу і харчова цінність промислових і кормових безхребетних Чорного моря. Остання тема була актуальною у контексті орієнтації промислових організацій у строках вилову мідій та ракоподібних у північно-східній частині Чорного моря. Доволі цікавим напрямком практичного впровадження результатів дослідження було використання поліхет (багатошестинкових черв'яків) як кормової бази для риб. Практичні перспективи даного напрямку розглядалися у контексті посилення кормової бази для рибної промисловості Каспійського моря шляхом переселення окремих видів поліхет із Чорного моря в Каспій⁷⁴⁶. То ж, слід відзначити реальне зростання значення науково-дослідної роботи АН УРСР у створенні бази для рибної промисловості в СРСР, її розвитку як запоруки вирішення продовольчого питання. Водночас, наукові дослідження АН УРСР закладали передумови для надання в традиційному для СРСР централізованому порядку ресурсів на розвиток рибної промисловості у Криму. Крім того, маємо відзначити, що Крим у період першої і особливо другої повоєнної п'ятирічок активно інтегрувався із УРСР у сфері науково-дослідної роботи й впровадження її результатів у економіку.

⁷⁴⁵ Там само. – Арк. 75.

⁷⁴⁶ План внедрения работ Карадагской биологической станции Академии наук УССР на 1949 год // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 7. – Спр. 8049. – Арк. 76.

Отже, політика радянського уряду щодо розвитку економіки Криму у пізньосталінський період передбачала абсолютне домінування розвитку важкої індустрії над іншими галузями і, фактично, політика радянського уряду у соціально-економічному розвитку Криму в цей період була цілковитим відображенням загальнодержавної політики по СРСР. Основні пріоритети було зосереджено на розвитку важкої індустрії. Фактично, таким чином було закладено значні деформації у розвитку економіки Криму, коли держава стимулювала розвиток галузей, які не мали перспективи свого розвитку на півострові й потребували, здебільшого, завезення сировини із материка. Слід відзначити, також, що у Кримській області на момент її передачі до складу УРСР не було можливостей у достатній кількості здійснювати підготовку кадрів для підприємств важкої індустрії, а тому, ці підприємства, у які спрямовувалися за кошторисним планом найбільші капіталовкладення, могли забезпечуватися і кадрами лише спрямованими із материка.

Слід у цьому контексті звернути увагу на основні засади радянської економічної політики повоєнного періоду, які передбачали індустріальне зростання й зміцнення обороноздатності країни. Ці основні засади пояснювалися необхідністю створення бази для соціального розвитку країни у подальшому і у 1953 р., як зазначалося у офіційних промовах, економічна політика радянського уряду мала набувати більш соціального змісту. Проте, у Кримській області, як вказують дані по капіталовкладеннях, такого відчуття не спостерігалось і причинного для цього, у першу чергу, була невелика чисельність населення півострова у цей період. Зокрема, у цьому контексті найбільш складною була демографічна ситуація в сільській місцевості. Тому соціально-економічна ситуація в Криму радикально відрізнялась від УРСР, де була доволі потужна, порівняно із Кримом аграрна і соціальна база. А за відсутності капіталовкладень у галузі Криму, які мали розвиватися виходячи із природно-кліматичних і ресурсних можливостей півострова, Кримська область ставала все більш дотаційною і залежною від зовнішніх фінансових, ресурсних і кадрових впливів.

4.3. Спроба переформатування партійно-штатної структури у процесі інтеграції Криму із УРСР

Після смерті Й. Сталіна нове партійне і державне керівництво СРСР відчувало гостру потребу легітимізації своєї влади і режиму. На цьому неодноразово наголошували публічно ключові особи радянського керівництва пізньосталінської епохи, як, зокрема, Голова Державного комітету Ради Міністрів СРСР у справах будівництва К. Соколов на Сесії Верховної Ради СРСР у промові заявив, що Уряд у своїй діяльності буде проводити вироблену попередньо зовнішню і внутрішню політику, як це було заявлено 9 березня 1953 р. на жалобному мітингу з приводу смерті Й. Сталіна Л. Берією і В. Молотовим⁷⁴⁷. Також, смерть Й. Сталіна обумовила потребу в реформуванні політичної системи Радянського Союзу в цілому і системи державного управління й управління економікою зокрема. Проте, зміни в СРСР, які мали намір реалізувати наступники Й. Сталіна, не могло бути втілено у життя без отримання вотуму довіри від суспільства, котре сформувало свою ментальність у епоху культу особи. Саме такими намірами було обумовлено проголошений на Пленумі ЦК КПРС М. Хрущовим курс на «крутий підйом» сільського господарства. Політика радянського керівництва у післясталінську епоху набуває соціальної спрямованості і, як зазначалося радянськими керівниками, у повоєнні роки було відбудовано промисловість і закладено надійні підвалини для розбудови соціальної сфери забезпечення народу товарами легкої й харчової промисловості⁷⁴⁸.

Кримську область було передано до складу УРСР в період активної боротьби за владний вплив у середовищі партійної й урядової номенклатури. Процеси боротьби за владу напругу торкнулися ситуації із інтеграцією півострова у соціально-економічну систему України й становлення інституцій по забезпеченню адміністрування господарського розвитку Криму.

⁷⁴⁷ Засідання Верховної ради СРСР (четверта сесія). 15 березня 1953 р. Стенографічний звіт. – К.: Видання Верховної Ради СРСР, 1953. – С. 11.

⁷⁴⁸ Доповідь про Державний бюджет Української РСР на 1953 рік та звіт про виконання Державного бюджету Української РСР за 1952 рік // ЦДА-ГО України. – Ф. 1. Оп. – 24. – Спр. 2943. – Арк. 221.

За критеріями добору в складі місцевої партійної й радянської номенклатури були перевірені партійною діяльністю кадри, протеговані за вертикальним принципом і республіканське партійне керівництво УРСР не мало механізмів впливу на їх призначення і контролю за роботою призначених партійних керівників. Фактично, їх призначення відбувалося у ЦК ВКП(б) (із 1952 р. КПРС) на патронатній основі зі сторони членів ЦК. За Секретарями ЦК КПРС зберігалися лише функції контролю, вимоги звітів від керівників обласних партійних організацій, а також ходатайства до ЦК щодо якості роботи відповідних функціонерів та їх відповідності займаній посаді. Проте, і ці функції були зведені нанівець, оскільки партійна критика у період пізньої сталінщини стала вдалим засобом своєрідного обґрунтування загальних труднощів із якими зіткнулась соціально-економічна система СРСР. Партійна критика мала створювати у свідомості членів партії і суспільства впевненість ніби здійснюється активна діяльність, спрямована на усунення наявних недоліків. Проте, функціональна структура правлячої партії залишалась сталою. У період пізньої сталінщини було встановлено практику неформальної доплати партійним функціонерам до їхнього посадового окладу⁷⁴⁹. Тому очевидним є прагнення партійного керівництва СРСР зберігати стабільність політичної й функціональної партійної системи. Після смерті Й. Сталіна, коли розгорнулась внутрішньопартійна боротьба за владу, партійна система, сформована у пізньосталінський період, продовжувала функціонувати. Лише після призначення Пленумом ЦК КПРС 7 вересня 1953 р. Першим Секретарем М. Хрущова відбувається масова заміна партійних керівників республіканського і обласного рівнів. Зокрема, на посаді Першого Секретаря ЦК КПУ Л. Мельникова було замінено на А. Кириченка, а Першим Секретарем Кримського обкому було призначено Д. Полянського. Ротація партійних керівників цього рівня відбувалась із паралельним усуненням такої практики як доплати до окладів у конвертах⁷⁵⁰. Проте, за пізньосталінського періоду партійні керівники обласного рівня

⁷⁴⁹ Ляшко А. Груз памяти. Трилогия. Воспоминания. Книга вторая. Путь в номенклатуру. – К.: «Деловая Украина», 1997. – С. 246.

⁷⁵⁰ Там само.

здійснювали формування в області номенклатурного середовища для забезпечення власного впливу. Фактично, кожен Перший Секретар обкому утримував в області свої позиції завдяки формуванню власної управлінської вертикалі, що мало важливе функціональне значення для забезпечення виконання планів соціально-економічних показників областю. Відповідно, нові партійні керівники областей мали забезпечити собі опору на рівні районних партійних керівників та партійних функціонерів більш нижчих рівнів.

Новопризначені керівники партійних комітетів областей не мали змоги здійснювати в короткі терміни глибоку ротацію партійних кадрів в області, що, безумовно, усвідомлювалося й Першим Секретарем ЦК КПРС М. Хрущовим. Тому ініціатива кадрової ротації виходила згори, за звичайною традицією радянської командно-адміністративної системи. У вересні 1953 р., після фактичного завершення внутрішньопартійної боротьби, відбувається Пленум ЦК КПРС, на якому підіймається питання про незадовільний стан сільського господарства і його причиною визнано слабе кадрове забезпечення колгоспів та МТС. На цьому Пленумі було прийнято постанову, котра зобов'язувала партійних керівників республіканського й обласного рівнів здійснити направлення кваліфікованих технічних кадрів у МТС, а також направити досвідчені керівні партійні кадри на посади голів колгоспів. Для МТС відбувається підбір кадрів інженерів й техніків і в УРСР. Обласні партійні комітети мали здійснювати пошук кваліфікованих кадрів для МТС всередині областей, а окремі області мали знаходити кадри і відряджати їх до інших областей. Так, лідером по наданню кадрів для інших областей, а також і республік були Сталінська (Донецька), Ворошиловградська (Луганська) і Запорізька області⁷⁵¹. Із Запорізької області кваліфіковані інженерні кадри направлялися, зокрема, в Херсонську область⁷⁵², а також в Кримську область, у той час ко-

⁷⁵¹Секретарю ЦК КП України товаришу Кириченко О. І. Довідка про хід добору інженерів-механіків і техніків-механіків для роботи в МТС станом на 1 січня 1954 року (від – П. С.) Заступника зав. сільгоспвідділом ЦК КП України Турчанінова. 4 січня 1954 року // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3743. – Арк. 4-7.

⁷⁵²Там само. – С. 4-5.

ли вона була ще в складі РСФСР. На 1 січня 1954 р. із Запорізької області до МТС в Криму було направлено 50 інженерів⁷⁵³, що є доволі суттєвим показником, зважаючи на незначний сільськогосподарський розвиток Кримської області після Другої світової війни. Зі Сталінської області було направлено до МТС Криму 75 техніків⁷⁵⁴. Таким чином, Україна активно здійснювала кадрове забезпечення сільського господарства Криму і це, фактично, мало забезпечувати нове керівництво УРСР належним кадровим наповненням аграрної галузі господарства в Криму, розвиток якої планувався як провідної для області. Активно здійснювалось кадрове посилення МТС Херсонської області, що мало вагоме значення в контексті формування протягом 1950-1953 рр. економічноцілісного регіону для перспективного аграрного освоєння в рамках півдня України і північного Криму.

Наступною важливою програмою кадрового посилення сільського господарства було направлення у відстаючі колгоспи на посади голів досвідчених партійних керівників, пріоритет було визначено за Першими Секретарями райкомів, другими секретарями, Головами райвиконкомів, їх заступниками тощо. Офіційно, ця політика мала на меті підвищити рівень роботи відстаючих колгоспів і, водночас, зорієнтувати на керівну роботу в колгоспи людей із вищою й середньою освітою та досвідом управлінської роботи у сільському господарстві⁷⁵⁵. По всіх областях УРСР було визначено відстаючі колгоспи і кількість їх голів яких мало бути замінено кваліфікованими управлінськими кадрами⁷⁵⁶. Відбувається заміна також секретарів сільських райкомів партії. Так, у Харківській області Перший Секретар обкому звітував, що на виконання Постанови вересневого Пленуму ЦК КПРС і жовт-

⁷⁵³ Там само. – Арк. 7.

⁷⁵⁴ Там само. – Арк. 6.

⁷⁵⁵ Секретарю ЦК КП України товаришу Кириченко О. І. Про проведену роботу по зміцненню складу голів економічно слабких колгоспів республіки (від – П. С.) Зав сільгоспвідділом ЦК КП України Андрієнко. 18 грудня 1954 року // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3743. – Арк. 56.

⁷⁵⁶ Довідка про стан добору керівних працівників партійних, радянських і сільськогосподарських органів для роботи головами відстаючих колгоспів після Пленуму ЦК КП України з вересня 1954 року за станом на 15 грудня 1954 р. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3743. – Арк. 66.

невого ЦК КПУ 1953 р. в області було замінено 8 перших секретарів райкомів, у тому числі 5 було надіслано із обласного центру та міст області, а також було замінено 17 секретарів райкомів із них 9 нових було направлено із міст⁷⁵⁷. Отже, із цього звіту видно, що основна робота була спрямованою на направлення працівників в сільські райкоми саме із міст області. Тобто, керівники обкомів партії отримали вдалий привід здійснювати кадрову політику, спрямовану на формування для себе механізмів впливу на місцях.

По Херсонській області, яка разом із Кримською була визначена в якості перспективної для сільськогосподарського освоєння іще з початком будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського та Північно-Кримського каналів, проводилась схожа політика. Із міст і районних центрів області для укріплення партійних організацій колгоспів і МТС було направлено 342 комуніста, з них 69 було із міст⁷⁵⁸. Тобто, знову бачимо добрий привід для ротації кадрів партійних і радянських працівників. Таким чином, керівники обкомів партії мали добрий привід для кадрового зміцнення свого впливу в областях, що, у свою чергу, посилювало партійну вертикаль і мало відігравати вагоме значення у протистоянні між партійною і урядовою структурами, яке відбувалося у цей період на загальносоюзному рівні. Робота по спрямуванню партійних працівників із міст областей у сільські райони і колгоспи та МТС, а також заміні секретарів сільських райкомів партії, яка здійснювалась у 1953 р., була підготовкою більш масштабної кадрової ротації, яка розгорнулась наступного, 1954 року.

Як засвідчує звіт голови сільськогосподарського відділу ЦК КПУ від 18 грудня 1954 р. робота по направленню на посади

⁷⁵⁷ Секретарю ЦК КП України Кириченко О. І. Інформація про хід виконання постанови вересневого Пленуму ЦК КПРС «Про заходи дальшого розвитку сільського господарства СРСР» по Харківській області (від – П. С.) Секретаря обкому КП України Булгакова. 31.XII.1953 р. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3592. – Арк. 1.

⁷⁵⁸ Секретарю ЦК КП України Кириченко А. И. Информация о выполнении постановления сентябрьского Пленума ЦК КПСС и октябрьского Пленума ЦК КП Украины «О мерах дальнейшего развития сельского хозяйства СССР» колхозами и МТС Херсонской области (від – П. С.) Секретаря Херсонского обкома КП Украины В. Онищенко. 31 декабря 1953 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3592. – Арк. 145.

голів відстаючих колгоспів секретарів райкомів та керівників райвиконкомів ішла дуже повільно⁷⁵⁹. Причиною такого явища варто в першу чергу визначити опір зі сторони номенклатурних працівників їх направленню на явно не престижну для них ділянку роботи із якої повернення до попереднього кар'єрного рівня могло не відбутися. Звертається увага на те, що дана робота часто носила формальний характер. Дані про направлення по областях також дають доволі цікаву інформацію, зокрема, наявність диспропорцій у визначенні кількості кадрів голів колгоспів до заміни по окремих областях. Так, по Харківській області планувалося здійснити заміну голів усіх 60 відстаючих колгоспів, при тому, що чисельність таких колгоспів з 1.VII.1954 р. по 15.XII.1954 р. не змінилась⁷⁶⁰. У той же час по Вінницькій області чисельність відстаючих колгоспів із 1.VII.1954 р. по 15.XII.1954 р. скоротилась із 110 до 52 і по ній був план направлення керівних кадрів партійних і радянських органів головами колгоспів 50 осіб⁷⁶¹. По Сумській області чисельність відстаючих колгоспів із 1.VII.1954 р. по 15.XII.1954 р. скоротилась із 120 до 61 і заміна передбачалась 50 голів колгоспів⁷⁶². Отже, протягом короткого проміжку часу відбувається різке коригування чисельності відстаючих колгоспів по Вінницькій і Сумській областях, відповідно, зникали формальні підстави для заміни голів ряду колгоспів і, таким чином, зменшувалось число «вакантних місць» для направлення керівних працівників партійних і радянських органів. Отже, частими були намагання уникати заміни голів колгоспів. Таку масштабну кампанію і, відповідно, протидію її реалізації можна пояснити лише прагненням під приводом кадрового посилення колгоспів здійснити ротацію партійних та радянських кадрів, ліквідовуючи вибудовану номенклатурну систему за часів пізньої сталін-

⁷⁵⁹ Секретарю ЦК КП України товаришу Кириченко О. І. Про проведену роботу по зміцненню складу голів економічно слабких колгоспів республіки (від – П. С.) Зав сільгоспвідділом ЦК КП України Андрієнко. 18 грудня 1954 року // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3743. – Арк. 58.

⁷⁶⁰ Довідка про стан добору керівних працівників партійних, радянських і сільськогосподарських органів для роботи головами відстаючих колгоспів після Пленуму ЦК КП України з вересня 1954 року за станом на 15 грудня 1954 р. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3743. – Арк. 66.

⁷⁶¹ Там само.

⁷⁶² Там само.

щини. Дана кампанія мала всі шанси на успіх в напрямку зламу системи номенклатурних зв'язків, оскільки ці зв'язки будувалися часто за горизонтальним принципом за ситуації із системою формалізованої звітності про виконання планів. За неформальних зв'язків партійні й радянські керівники мали можливість надавати один одному підтримку в забезпеченні умов для подання позитивної звітності про виконання планів і, відповідно, за позитивної звітності партійних і радянських керівників районного рівня секретарі обкомів, подаючи зведений звіт, мали змогу також демонструвати власну успішну роботу. Злам цієї кругової поруки і був метою даної кампанії ротації партійних та радянських керівних кадрів на районному рівні. Паралельно із кампанією направлення керівних партійних і радянських кадрів головами відстаючих колгоспів здійснюється скорочення штатної чисельності партійних комітетів. Спочатку було здійснено скорочення штатної чисельності обласних комітетів, провівши зміну структури апарату обкомів у відповідності за господарською спеціалізацією області. Тобто, було утворено в окремих обкомах крім стандартних відділів відділи за господарським профілем області. Відповідно до господарського профілю області було затверджено штатну структуру обкомів. Особливо це простежується на прикладі штатної структури сільськогосподарських відділів різних областей. Наприклад, штат сільськогосподарського відділу Кримського обкому КПУ складав на 1954 р. 1 завідувача відділом, 2 заступники завідувача і 12 інструкторів⁷⁶³ у той час як штат аналогічного відділу Ворошиловградського обкому складав 1 завідувача відділом, 1 заступника завідувача і 7 інструкторів⁷⁶⁴. Таку чисельність штату цього відділу було затверджено зважаючи на визначення пріоритету розвитку сільського господарства в Криму.

Найбільш численне направлення керівних партійних і господарських кадрів на посади голів колгоспів із усіх областей у 1954 р. відбувається в Кримській області УРСР. Здійснює цю кампанію Перший Секретар обкому Д. Полянський. За надани-

⁷⁶³ Штаты Крымского обкома КП Украины // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3817. – Арк. 5.

⁷⁶⁴ Штаты Ворошиловградского обкома КП Украины // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3817. – Арк. 6.

ми Д. Полянського, наданими до ЦК КПУ, з вересня по 8 грудня 1954 р. головами відстаючих колгоспів у Кримській області було направлено і обрано 42 чоловіка із числа керівних партійних і радянських працівників та спеціалістів сільського господарства. Згадуються троє колишніх перших секретаря райкомів партії, яких було направлено на посади голів колгоспів⁷⁶⁵. У звіті Зав. сільгоспвідділом до Першого Секретаря ЦК КПУ О. Кириченка було відзначено, що із усіх областей УРСР найкраще роботу по направленню керівних партійних і радянських працівників на посади голів відстаючих колгоспів було організовано у Кримській області. Всього, згідно цього звіту, було направлено 19 керівних працівників або 95% від встановленого завдання по направленню цих працівників на посади голів колгоспів, яке складало 20 чоловік⁷⁶⁶. Серед цих 19 обраних голів колгоспів було колишніх секретарів райкомів КПУ 11, 4 голів райвиконкомів та 4 інших відповідальних працівників⁷⁶⁷. При цьому показник кадрів із вищою і середньою освітою й досвідом керівної роботи серед голів колгоспів у Криму становив 58%, у той же час загалом по УРСР цей показник становив 38%, і в Кримській області він був найвищим серед областей УРСР⁷⁶⁸. Слід взяти до уваги, що по Кримській області існувало 25 районів, а, отже, фактично направлення торкнулися кожного району Кримської області. По Кримській області було відзначено показник у 30 відстаючих колгоспів протягом усього 1954 р.⁷⁶⁹, проте число відстаючих колгоспів по цій області

⁷⁶⁵ Информация об отборе и посылке руководящих партийных и советских работников и специалистов сельского хозяйства председателями колхозов после Сентябрьского пленума ЦК КП Украины (від – П. С.) Секретаря Крымского обкома КП Украины Д. Полянського. 9/ХІІ.1954 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3743. – Арк. 47.

⁷⁶⁶ Секретарю ЦК КП України товаришу Кириченко О. І. Про проведену роботу по зміцненню складу голів економічно слабких колгоспів республіки (від – П. С.) Зав сільгоспвідділом ЦК КП України Андрієнко. 18 грудня 1954 року // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3743. – Арк. 57-58.

⁷⁶⁷ Там само. – Арк. 58.

⁷⁶⁸ Там само. – Арк. 56.

⁷⁶⁹ Довідка про стан добору керівних працівників партійних, радянських і сільськогосподарських органів для роботи головами відстаючих колгоспів після Пленуму ЦК КП України з вересня 1954 року за станом на 15 грудня 1954 р. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3743. – Арк. 66.

було за даними Довідки найменшим серед інших областей УРСР, так, на 15 грудня 1954 р. у Херсонській області таких було 50, у Одеській 61, у Запорізькій 54, у Миколаївській 43⁷⁷⁰. Проте, по Кримській області й завдання по направленню керівних працівників партійних і радянських органів на посади голів колгоспів було найменшим, лише 20, при цьому така ж чисельність передбачалась завданням лише по Миколаївській області, а по Херсонській було 30, по Одеській 40, по Запорізькій 25⁷⁷¹. У той же час, по Кримській області було направлено найбільше секретарів райкомів і голів райвиконкомів серед інших областей УРСР. Для порівняння: по Кримській області було направлено секретарів райкомів 11, а по Херсонській – 5, по Одеській – 1, по Запорізькій – жодного, по Миколаївській – 1. Щодо голів райвиконкомів, то по Кримській було направлено – 4, по Херсонській – 1, по Одеській – жодного, по Запорізькій – 1, по Миколаївській – 1⁷⁷². При цьому варто зазначити, що в Кримській області чисельність колгоспів була значно меншою ніж в інших областях УРСР. Ці показники свідчать про фактичний злам попередньо усталеної у сталінський період номенклатурної структури в Кримській області, у той час як в інших областях УРСР цей злам відбувався не настільки ж радикально. Необхідно також відзначити, що не зважаючи на пропагандистську позицію в СРСР, що, ніби, член правлячої партії є взірцевим працівником, той кого переведено було із керівничої посади в партійному чи радянському органі не обов'язково мав достатньо практичних навичок для організації роботи колгоспом. Відповідно, ці переведенні керівники мали усі перспективи на цій новій просто себе не виправдати і потрапити на поганний рахунок.

Дана політика в Криму відбувалась у світлі Постанови Ради Міністрів СРСР щодо розвитку сільського господарства, курортів та відбудови міст Криму⁷⁷³, а також Постанови Кри-

⁷⁷⁰ Там само.

⁷⁷¹ Там само.

⁷⁷² Там само.

⁷⁷³ Матеріали до проекту постанови і проект постанови Ради Міністрів СРСР «Про міри по дальшому розвитку сільського господарства, міст і курортів Кримської області». 16.VIII.1954 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 9867.

мського обкому КПУ на виконання Постанови Ради Міністрів СРСР, яку було прийнято за пропозицією Ради Міністрів УРСР і ЦК КПУ⁷⁷⁴. Ці Постанови було доведено до відома усіх партійних і радянських функціонерів, зокрема, про те, що розвиток сільського господарства визначається пріоритетним напрямком економічного розвитку Криму. Відповідно, опір кампанії по направленню на посади голів відстаючих колгоспів керівних партійних і радянських кадрів, фактично, міг бути визначений як зрив програми економічного розвитку Криму.

Реформа партійної функціональної структури хоча і не торкалась прерогативи призначення секретарів обкомів КПУ, яка залишалась у компетенції ЦК КПРС, проте завдяки програмі направлення керівних партійних і радянських кадрів у колгоспи і МТС дала змогу керівництву УРСР здійснювати вплив на позиції цих секретарів обкомів у ввірених їм областях. Зокрема, це стосувалося і Криму, який до передачі у склад УРСР 1954 р., не зважаючи на системну господарську і кадрову залежність від України, залишався підкреслено відособленою від впливу зі сторони УРСР адміністративною одиницею в складі РРФСР. Ця відосібленість підкреслювалась в інституційному забезпечення проектування каналів, хоча й зводилась нанівець науковим забезпеченням проектної роботи щодо прокладення Північно-Кримського каналу, яку здійснювали наукові й навчальні установи із УРСР. Кадрова програма по підтримці колгоспів та МТС забезпечує для керівництва УРСР укріплення його позицій в Криму у номенклатурному середовищі області. Нові номенклатурні працівники стають вимушеними розраховувати на постійні контакти із партійною і господарською номенклатурою УРСР заради забезпечення належних соціально-економічних показників у області. Не малу роль відігравала активна підтримка зі сторони УРСР у забезпеченні колгоспів й МТС Криму кваліфікованими кадрами. Власне, ці кадри до певної міри забезпечували для керівництва УРСР гарантію постійного контакту по господарській та адміністративній лінії із номенклатурою УРСР.

⁷⁷⁴ Постановление Крымского обкома КП Украины и облисполкома 14 сентября 1954 г. «О мерах по дальнейшему развитию сельского хозяйства, городов и курортов Крымской области» // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3553. – Арк. 5.

Крім того, кримський досвід ротації керівних партійних і радянських функціонерів надавав значного стимулу для його впровадження в інших областях. Власне, цей досвід ставився іншим обласним партійним керівникам у приклад й було створено підставу вимагати від них аналогічних обсягів кадрової ротації. У цьому контексті слід особливо звернути увагу на активну переорієнтацію аграрного виробництва у південних областях України від 1954 р.

4.4. Заходи керівництва УРСР спрямовані на прискорення розвитку сільського господарства на Кримському півострові

Створення умов для активізації соціально-економічного розвитку Криму відбувалося у контексті політики радянського керівництва, спрямованої на нарощування виробництва продовольчої продукції й товарів широкого вжитку. Програма «крутого підйому» сільськогосподарського виробництва, проголошена вересневим Пленумом ЦК КПРС, мала забезпечити умови для нарощування сільськогосподарського виробництва на Кримському півострові. Фактично, на виконання цієї програми було прийнято постанову ЦК КПРС і Ради Міністрів СРСР «Про подальші заходи щодо розвитку сільського господарства, міст і курортів Кримської області УРСР» 26 серпня 1954 р. розпочалась її активна реалізація.

Розвиток сільського господарства і виробництва товарів широкого вжитку для забезпечення заявленого керівництвом СРСР піднесення життєвого рівня суспільства потребував радикальних структурних змін в системі управління. У першу чергу, нагальною потреба була у децентралізації системи управління економікою, дебіюрократизації державного апарату. Одним із перших кроків у цьому напрямку стало укрупнення загальносоюзних і союзно-республіканських міністерств, яке планувалося іще у період перебування при владі Й. Сталіна, як на сесії Верховної Ради СРСР було заявлено⁷⁷⁵. Не менш важливе значення мало більш раціональне

⁷⁷⁵ Засідання Верховної ради СРСР (четверта сесія). 15 березня 1953 р. Стенографічний звіт. – К.: Видання Верховної Ради СРСР, 1953. – С. 7-8.

регіональне планування розвитку господарства, що потребувало рішучих політичних кроків, зважаючи на намічені зміни в системі управління економікою Радянського Союзу. У цьому контексті важливе значення мало забезпечення умов для розвитку перспективних регіонів завдяки залученню ресурсів із сусідніх більш розвинутих які мали більш ефективну систему управління господарством. У цьому контексті особливе місце мала передача Криму зі складу РРФСР до складу УРСР у 1954 р.

Розвиток господарства Кримського півострова обумовлювався забезпеченням його водними ресурсами. У 1954 р., коли відбулась передача Криму до складу УРСР, будівництво Південно-Українського каналу було зупинено, а будівництво Північно-Кримського заморожено. Головне управління «Укрводбуд» перебувало у стані ліквідації і Міністерство бавовництва СРСР іще у 1953 р. було приєднано до структури Міністерства сільського господарства СРСР, коли відбулося укрупнення галузевих міністерств. Галузеве укрупнення відбувалося для усунення бюрократичних перепон в мобілізації матеріальних і трудових ресурсів на реалізацію проектів у рамках одного міністерства, тобто, разом із укрупненням міністерств відбулась концентрація ресурсів у рамках їх управлінської компетенції.

У 1953 р. М. Хрущовим було проголошено програму «крутого підйому» сільського господарства, оскільки відбудова важкої промисловості заклала економічні підвалини для забезпечення громадянам зростання їх життєвого рівня. В рамках реалізації програми «крутого підйому» розвитку сільського господарства в південних районах УРСР і в Криму (Крим і Херсонська область були окремими економічними регіонами, очевидно, зважаючи на специфіку роботи по забезпеченню соціально-економічного розвитку Кримського півострова) продовжується реалізація проектів по зрошуванню і обводненню земель.

На першій Сесії четвертого скликання Верховної Ради СРСР 20-27 квітня 1954 р. під час розгляду питання передачі Кримської області зі складу РРФСР до складу УРСР М. Пегов заявляв від імені Президії, що нею враховано спільність економіки, територіальну близькість, тісні господарські й куль-

турні зв'язки Криму із УРСР. Також, ним було вказано, що Кримська область не примикає територіально до інших областей РРФСР, але прилягає до території УРСР, є продовженням степів півдня України і складає єдину територію цього району. Географічне положення Криму обумовлює схожість його економіки із економікою південних районів УРСР, а господарство Криму зростало і міцніло разом із економікою України й отримає після передачі до УРСР нові можливості розвитку⁷⁷⁶. У цей період виступи депутатів на сесіях Верховної Ради СРСР не були висловленою ними позицією і тим більше виступ Секретаря Президії ВР СРСР, а тому на ці слова слід звернути особливу увагу. В них висловлено програмові основи політики соціально-економічного розвитку СРСР, а саме – підхід до планування і управління економічною політикою, який враховує регіональні особливості, також, цей виступ М. Пегова позначав перехід від централізованого управління економікою до регіонального. Власне, нові тенденції в управлінні економікою СРСР визначали і програми реалізації проєктів зрошування і обводнення територій півдня України і Криму, а також гідробудівництва у цих регіонах.

Підходи до планування гідробудівництва в південних районах УРСР і в Криму чітко визначав «Тематичний план роботи Держплану Української РСР по питаннях розвитку народного господарства УРСР в шостій п'ятирічці (1956-1960 рр.)». Ним було передбачено завдання для відділу водного господарства Держплану УРСР в рамках розвитку садівництва, виноградарства і ягідництва із поліпшення сільськогосподарського водопостачання і зрошування земель колгоспів і радгоспів південних районів УРСР. Дана програма мала на меті розроблення і реалізацію заходів на базі реалізованих і планованих до введення у експлуатацію об'єктів будівництва Південно-Українського каналу. Зокрема, окремими пунктами завдання було передбачено розроблення пропозицій по експлікації земель зі зрошувальною мережею і по програмі будівництва зрошувальних систем на нових площах. Розробку цих заходів мали до 1 березня 1955 р. здійснити «Укрдипроводгосп»,

⁷⁷⁶ Заседание Верховного Совета СССР 4-го созыва, первая сессия (20-27 апреля 1954 г.): стенографический отчет. – М.: Изд. Верховного Совета СССР, 1954. – С. 474.

Український науково-дослідний інститут гідротехніки і меліорації, а також Головводгосп при Раді Міністрів УРСР⁷⁷⁷. Окремим пунктом було визначено розроблення до 1 травня 1955 р. заходів по завершенню будівництва Інгулецької зрошувальної системи і організації використання води від цих джерел для обводнення і зрошування (обводнення 175 тис. га і 134 населених пунктів, а також зрошування близько 64 тис. га). Ці завдання мало бути виконано «Укрдіпроводгоспом» і Українським науково-дослідним інститутом гідротехніки і меліорації Міністерства сільського господарства УРСР.

Окремим пунктом Тематичного плану було винесено розробку до 1 травня 1955 р. плану заходів по обводненню і зрошуванню земель в зоні будівництва Північно-Кримського каналу, яке було визначено за Головводгоспом при Раді Міністрів УРСР і «Укрдіпроводгоспом»⁷⁷⁸. Тобто, будівництво об'єктів по зрошуванню і обводненню земель в південних районах УРСР і в Криму було винесено різними завданнями, проте, їх мали продовжити виконувати республіканські інституції – в південних областях України ті які були в підпорядкуванні Міністерства сільського господарства УРСР, а в Кримській області – при Раді Міністрів УРСР. Виконання кримського проекту таким чином мало здійснюватися як самостійне завдання більшого масштабу і з залученням більшого ресурсу на реалізацію. На основі цього окремого завдання згодом було збудовано Північно-Кримський канал. Із поставлених завдань стає очевидним, що уряд республіки застосовував у плануванні заходів підходи, спрямовані на здійснення розбудови системи зрошування і обводнення південних районів УРСР паралельно й сталим порядком із розвитком сільського господарства в цих районах й їх соціально-економічним розвитком. У розвитку Криму зберігався характерний для сталінського періоду підхід революційний, що передбачав масштабне будівництво за результатами якого мала здійснюватися після його завершення реалізація заходів по соціально-економічному розвитку регіону.

⁷⁷⁷ Тематичний план роботи Держплану Української РСР по питаннях розвитку народного господарства УРСР в шостій п'ятирічці (1956-1960 рр.) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3740. – Арк. 41.

⁷⁷⁸ Там само. – Арк. 42.

Особливості політики гідробудівництва і забезпечення сільського господарства Криму водними ресурсами у 1954-1955 рр. розкриває Довідка про заходи, здійсненні на виконання постанови ЦК КПУ і Ради Міністрів УРСР «Про заходи щодо подальшого розвитку сільського господарства, міст і курортів Кримської області». Вартим уваги є її фрагмент щодо регулювання русел річок в Криму, а саме Альма, Кача і Бельбек. Згідно довідки, було вже складено програму робіт і представлено на затвердження Головводгоспу при Раді Міністрів УРСР. Отже, на відміну від будівництва об'єктів Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, де проекти і плани робіт затверджувалися Міністерством бавовництва СРСР, у цьому випадку затвердження планів і проектів будівництва здійснювалося інституцією при Раді Міністрів УРСР. То ж, відбувається продовження політики в сфері економіки щодо максимального врахування регіональних особливостей. У зв'язку із цим відбувається перенесення процедури прийняття рішень на місцевий рівень, у даному разі республіканський. Гідробудівництво мало міжгалузеве значення і тому воно перебувало під управлінням Ради Міністрів УРСР. У період будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів будівництво було не лише міжгалузевим, а й міжреспубліканським, оскільки Крим на той час перебував у складі РРФСР. Тому його управління здійснювалося загальносоюзним міністерством, проте, його мала здійснювати одна будівельна організація – «Укрводбуд» в силу особливостей прокладення траси каналів. Отже, відбувалося перенесення на Раду Міністрів УРСР та її інституції відповідальності за реалізацію програм по соціально-економічному розвитку Криму після його передачі до складу УРСР. Кримська експедиція «Укргіпроводгоспу» за даними довідки вже розпочала пошукові роботи з 1 листопада 1954 р.⁷⁷⁹ Тобто, роботи по проектуванню гідробудівництва в Криму також здійснювалися українськими республіканськими інституціями.

⁷⁷⁹Справка о ходе выполнения постановления Совета Министров УССР и ЦК КП Украины №1261 от 26 августа 1954 года «О мерах по дальнейшему развитию сельского хозяйства, городов и курортов Крымской области». Секретарь Крымского обкома КП Украины Д. Полянский. 24/XII. 1954. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3843. – Арк. 60.

Після смерті Й. Сталіна в СРСР відбувається реформування системи управління економікою, важливим чинником цього процесу стає принцип регіонального планування і управління, не зважаючи на укрупнення міністерств і концентрацію матеріальних і трудових ресурсів під їх управлінням. Із включенням Криму до складу УРСР в управлінських інституціях відбувається планування розвитку Кримського півострова і ключове місце у цьому процесі належало гідробудівництву й забезпеченню умов для зрошування й обводнення земель. Таким чином, ключова роль в управлінні процесом закладення умов для розвитку сільського господарства південних районів УРСР і Криму у післясталінський період беруть на себе управлінські інституції УРСР, виходячи із регіонального підходу в плануванні й управлінні.

Піднесення господарства Криму відіграло важливе значення у реалізації ряду соціальних ініціатив радянського керівництва. Серед таких слід відзначити прагнення у 1950-ті рр. намагання змінити структуру споживання суспільством алкоголю із горілчаної на винну, що передбачало зростання виробництва винної продукції. Ця ініціатива актуалізує питання про розвиток виноградарства і виноробства у всіх регіонах Радянського Союзу які для цього були кліматично придатними. Для виконання актуальних завдань у серпні 1953 р. Центральним статистичним управлінням Держплану СРСР, Міністерством сільського господарства СРСР і Міністерством легкої й харчової промисловості СРСР було розпочато Всесоюзний перепис виноградних насаджень⁷⁸⁰. Крим був дуже сприятливим регіоном для виробництва вина із винограду, фруктів та ягід, а в УРСР була доволі розвинена традиція і технології виноробства і вирощування сировини для цієї харчової галузі.

Вже у 1954 р. в СРСР активно застосовувався регіональний підхід до планування розвитку господарства, що було передумовою реформи системи управління економікою 1956 р. Саме цей підхід значною мірою визначив напрямки реалізації проекту по розвитку виноробства у Криму. В першу чергу в Криму мало застосування напрацьованих в УРСР технологій

⁷⁸⁰ Всесоюзная перепись виноградных насаждений // Вестник статистики. Орган ЦСУ СССР. – М.: Госполитиздат, 1953. – № 3. – С. 92.

виробництва сировини для виноробної галузі, а також мобілізація трудових, наукових і матеріальних ресурсів України. Крим із передачею його до УРСР стає регіоном, котрий мав бути важливим елементом в реалізації масштабної загальносоюзної програми, оскільки частка Кримської області у виробництві вина для ринку СРСР була доволі значною.

Питання раціоналізації управління економікою на регіональному рівні у період економічної інтеграції Криму до УРСР досліджувалося в працях економістів радянського періоду⁷⁸¹. Економічні перетворення у Криму в післявоєнний період і в аграрній сфері та в сфері управління господарством, зокрема, досліджено у праці А. Пашені⁷⁸². Проте, поза увагою дослідників лишилися проблеми нових підходів керівництва УРСР і СРСР до управління економікою Кримської області після її передачі до складу України. Зокрема, потребує аналізу процес спеціалізації сільського господарства Криму, який розгорнувся у 1954 р.

На виконання постанови Ради Міністрів СРСР і ЦК КПРС «Про подальші заходи щодо розвитку сільського господарства, міст і курортів Кримської області УРСР» 26 серпня 1954 р. Радою Міністрів УРСР і ЦК КПУ було прийнято постанову «Про заходи щодо подальшого розвитку сільського господарства, міст і курортів Кримської області». Постанова передбачала численні заходи щодо розвитку сільського господарства, серед яких чільне місце мало матеріальне стимулювання селян до заняття виноградарством і садівництвом. Від 1953 р. керівництвом СРСР було актуалізовано питання матеріального стимулювання праці колгоспників з метою зацікавити їх у результатах праці.

У Криму колгоспам доводилося переорієнтовувати характер їх виробництва, виходячи із завдань, визначених постановами Ради Міністрів СРСР і УРСР. При цьому, у більшості

⁷⁸¹ Волобой П. В., Поповкін В. А. Проблеми територіальної спеціалізації і комплексного розвитку народного господарства Української РСР. – К.: Наукова думка, 1972. – 252 с.; Градов Г. Л. Специализация и комплексное развитие южного экономического района СССР. – К.: Наукова думка, 1965. – 160 с.

⁷⁸² Пашеня В. Н. Крымская область в советский период (1946-1991 гг.). – Симферополь: ДИАИПИ, 2008. – 520 с.

колгоспи мали дуже велику заборгованість перед колгоспниками, а серед усіх позицій по заборгованості колгоспів найбільша була за трудовні. Для аналізу варто взяти до уваги дані по колгоспам трьох найбільш сприятливих за кліматичними показниками районів Криму для виноградарства – Ялтинського, Алуштинського і Судакського. Так, за статистичними даними, на 1953 р. всього у землекористуванні колгоспів цих районів перебувало 40 011,6 га землі. Із них під рілля використовувалося 1956,7 га землі, під сади і виноградники – 2588,6 га землі, під пасовища – 10 583,9 га землі. Тобто, найбільші площі землі в колгоспах цих районів перебували під пасовищами, при тому, що більшість площ взагалі не використовувалися у виробництві. Варто також звернути увагу на динаміку землекористування, так у 1952 р. загальна площа землекористування була 39 948,6 га, а під рілля було 2097, га, під садівництво і виноградарство було 2698,7 га, під пасовища було 10 242,8 га землі⁷⁸³. Тобто, можна помітити тенденцію до скорочення площі під рослинництво, у тому числі під садівництво і виноградарство. Так, у 1952 р. під садівництво і виноградарство у колгоспах Ялтинського, Алуштинського і Судакського районів було задіяно 2698,7 га землі, а 1953 р. було задіяно 2588,6 га землі. Помітною була тенденція до скорочення використання площі земель які було залучено до садівництва і виноградарства, на 4%. Проте, під садівництво і виноградарство у колгоспах цих трьох районів Криму було задіяно земель у 1952 р. на 601,7 га більше ніж під рілля, а у 1953 р. на 631,9 га більше задіяно під садівництво і виноградарство ніж під рілля. Тобто, слід відзначити, що колгоспи цих трьох районів значно більше приділяли уваги саме садівництву і виноградарству і площа земель, які використовувалися під цей вид діяльності збільшувалась. Всього у загальному обсязі землекористування у 1952 р. частка земель під рілля складала 5,2%, а під садівництво і виноградарство – 6,8%, у той час як під пасовищами складала майже 26%. У 1953 р. відсоток земель під рілля складав майже 4,9%, під садівництво і виноградарство – 6,5%, а під пасовища – 26,5%.

⁷⁸³ Сведения о землепользовании в колхозах Ялтинского, Алуштинского и Судакского районов // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. – 24. – Спр. 3843. – Арк. 40.

Тобто, спостерігалось скорочення загального використання земель під рослинництво і незначне зростання під пасовища.

Важливо звернути увагу на динаміку заборгованості колгоспів цих районів, так, загальна сума заборгованості колгоспів Ялтинського, Алуштинського і Судакського районів на 1952 р. складала 16206,8 тис. карбованців, а на 1953 р. складала 17948,4 тис. карбованців⁷⁸⁴. Отже, слід відзначити зростання загальної суми заборгованості майже на 11%. Зокрема, заборгованість колгоспів перед колгоспниками у 1952 р. складала 6818,8 тис. карбованців, а у 1953 р. складала 5328 тис. карбованців, у той же час заборгованість тих самих колгоспів перед МТС складала у 1952 р. 793,2 тис. карбованців, а у 1953 р. складала 1699,7 тис. карбованців. На фоні загального зростання заборгованості колгоспів Ялтинського, Алештинського і Судакського районів перед МТС слід звернути увагу на суттєве зростання заборгованості перед МТС у колгоспів протягом року, які мали традиційно, протягом періоду 1951-1953 рр. значну суму заборгованості по цій позиції. Так, колгоспи Алуштинського району традиційно мали більшу заборгованість перед МТС ніж Ялтинського, зокрема: колгосп ім. Сталіна на 1952 р. мав заборгованість перед МТС 179,8 тис. карбованців, а на 1953 р. вже 270,4 тис. карбованців; колгосп імені Леніна – 159,3 тис. карбованців і 290,3 тис. карбованців відповідно; колгосп «Пам'ять Ілліча» – 17,9 тис. карбованців і 92,5 тис. карбованців відповідно; колгосп імені Маленкова – 83,7 тис. карбованців і 227,1 тис. карбованців відповідно. У тих самих колгоспів сума заборгованості перед МТС складала 145,3 тис. карбованців, 75,1 тис. карбованців, 30,9 тис. карбованців і 143,4 тис. карбованців відповідно. Тобто, очевидною є тенденція до зростання заборгованості перед МТС у тих колгоспів, які були традиційно значними боржниками, причому, така тенденція виявлялась в масштабах районів.

Слід звернути увагу також на відношення тенденції по заборгованості колгоспів до площ землекористування колгоспів. У Ялтинському районі площі землекористування колгоспів були значно меншими ніж в Алуштинському, так, в загальному по Ялтинському району вони склали 2514,6 га на 1952 р.

⁷⁸⁴ Задолженность колхозов Ялтинского, Алуштинского и Судакского районов // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. – 24. – Спр. 3843. – Арк. 53.

і 2493,6 га на 1953 р. У Алуштинському районі загальна площа землекористування колгоспів на 1952 р. складала 18 209 га, а на 1953 р. 18 185 га. У статистичних даних було вказано цифри по шести колгоспах в Ялтинському районі і по семи в Алуштинському. Отже, у Алуштинському районі площа землекористування колгоспів була значно більшою ніж в Ялтинському районі і, відповідно, більшою була і сума їх заборгованості. Дана тенденція є свідченням низької продуктивності землекористування коли заборгованість колгоспів перед МТС, які забезпечували технічний супровід виробничого процесу, зростала пропорційно розмірам землекористування господарств. Дуже потужним кредитором колгоспів Кримської області був Сільгоспбанк, сума заборгованості перед яким колгоспів Ялтинського, Алуштинського і Судакського районів у 1952 р. складала 5592,1 тис. карбованців, а у 1953 р. – 8281,3 тис. карбованців⁷⁸⁵. Тобто, протягом року заборгованість колгоспів цих трьох районів зросла на 48%. Зростання заборгованості перед Сільгоспбанком спостерігається по усіх трьох районах, причому, у більшості колгоспів і в деяких протягом року відбувається зростання в рази.

Загальний стан стагнації колгоспів Ялтинського, Алуштинського і Судакського районів і постійно зростаюча їх заборгованість ставила питання про необхідність надання колгоспам прямої підтримки заради стимулювання переорієнтації їх виробництва на більш перспективну спеціалізацію. Постанова Ради Міністрів УРСР від 26 серпня 1954 р. мала конкретизований характер щодо заходів по забезпеченню розвитку сільського господарства у Криму і саме нею було передбачено механізми сприяння переорієнтації спеціалізації колгоспів до більш перспективних напрямків.

Такий стан речей спостерігався і в тих колгоспах, які були зорієнтовані ще до прийняття постанов Радой Міністрів СРСР і УРСР на вирощування винограду. Для стимулювання виноградарства, садівництва і вирощування тютюну в перспективних для цього напрямку виробництва в колгоспах постановою Ради Міністрів СРСР було зобов'язано Держбанк СРСР зараховувати грошові кошти в розмірі 25% за вимогою

⁷⁸⁵ Там само.

колгоспів від усіх грошових доходів, одержаних від реалізації продукції садівництва, виноградарства і вирощування тютюну на особливий поточний рахунок із якого гроші могли витрачатися тільки на виплату трудовнів⁷⁸⁶. Зарахування цих коштів було можливим на вимогу колгоспів і таким чином передбачено як засіб яким чином забезпечити для колгоспів можливість розпоряджатися коштами, котрі вони отримували, на матеріальне стимулювання праці колгоспників. Слід зауважити, що у цей період колгоспи, крім оплати праці колгоспників за трудовні, мали розраховуватися за податками, перед МТС, Сільгоспбанком тощо. Першочергово вони розраховувалися із тими кредиторами, у яких було більше можливостей для створення дискомфортних умов праці з метою визискування боргів. Тому для колгоспів найпростішим було створювати заборгованість перед колгоспниками і, при цьому, щорічно була динаміка зростання заборгованості колгоспів перед усіма кредиторами. Тому борги колгоспів перед колгоспниками перетворювалися на безнадійні й були відсутні можливості для матеріального стимулювання праці колгоспників. Отже, даним положенням постанови було фактично, встановлено пріоритетність забезпечення виплати колгоспами за трудовні.

Положенням постанови Ради Міністрів УРСР і ЦК КПУ заради стимулювання колгоспників до роботи в садівництві, виноградарстві й вирощуванні тютюну рекомендовано за рішенням загальних зборів де це доцільно видавати авансом 25% грошових коштів, які надходять від реалізації продукції цих видів діяльності. Видачу було рекомендовано здійснювати щомісячно в розмірі 15% на всі трудовні, вироблені в громадському господарстві з початку року і до 10% на трудовні, вироблені в садівництві, виноградарстві і тютюнництві, встановивши, що аванс при остаточному розподілі коштів не

⁷⁸⁶ Постанова Ради Міністрів Української РСР і Центрального Комітету КПУ «Про заходи по подальшому розвитку сільського господарства, міст і курортів Кримської області Української РСР» // Крим в умовах соціально-політичних трансформацій (1940-2015). Збірник документів і матеріалів. Друге видання. Упор. О. Г. Бажан, О. В. Бажан, С. М. Блащук, Г. В. Боряк, С. І. Власенко, Н. В. Маковська. – К.: ТОВ «Видавництво «Кліо»», 2016. – С. 265.

зменшується⁷⁸⁷. Тобто, фактично, колгоспників мали стимулювати до додаткової трудової участі в роботі по розвитку садівництва, виноградарства і тютюнництва, стимулюючи їх додатково матеріально за роботу в усіх основних роботах в колгоспі за рахунок надходжень від виробництва продукції садівництва, виноградарства і тютюнництва й окремо додатково стимулюючи на трудовні, вироблені у вищевказаних галузях. Тобто, участь у роботі в садівництві, виноградарстві й тютюнництві для отримання додаткових матеріальних стимулів було обумовлено і гарантовано, що аванс при остаточному розподілі коштів не мав зменшуватись.

Це положення постанови вказує на ситуацію, яка свідчила про недовіру колгоспників до колгоспів у питанні оплати трудовнів і, відповідно, у такому стані довіри між колгоспами і колгоспниками вбачалися передумови незацікавленості колгоспників у результатах їх праці. Держава намагається гарантувати колгоспникам Криму матеріальні стимули для того, щоб отримати змогу покладатися на надійну робочу силу в забезпеченні розвитку в Криму перспективних галузей сільського господарства. Така можливість виникає завдяки підпорядкуванню сільського господарства Кримської області Міністерству сільського господарства УРСР, котре, відповідно до постанови Ради Міністрів УРСР мало реалізувати програми по розвитку сільського господарства в Криму, реалізацію яких було покладено на союзно-республіканське Міністерство сільського господарства СРСР. Фактично, реалізація виробленої кримськими колгоспами сільськогосподарської продукції відбувалась у відповідності із програмами реалізації такого самого типу продукції, яка вироблялась аграрними підприємствами в УРСР. Долучення кримських сільськогосподарських підприємств, які переорієнтовувалися на садівництво і виноградарство, до української системи сільськогосподарського виробництва мало закласти підвалини рентабельності цих підприємств у Криму. У той же час, для РРФСР Кримські сільськогосподарські підприємства були периферійними і не відігравали суттєвої ролі для Міністерства сільського господарства РРФСР. Власне, прий-

⁷⁸⁷ Там само.

няття постанови Ради Міністрів СРСР і ЦК КПРС від 26 липня 1954 р. «Про подальші заходи...» мало на меті покласти зобов'язання на УРСР забезпечити реалізацію заходів по розвитку сільського господарства Криму і звітувати про їх втілення в життя. Тому уряд УРСР вимушений був задіяти свої внутрішні адміністративні й матеріальні ресурси заради забезпечення виконання постанови Ради Міністрів СРСР і ЦК КПРС.

Протягом 1954 р. у Кримській області доволі активно здійснювалась робота по переорієнтації сільськогосподарського виробництва на виноградарство, садівництво, ягідництво, вирощування тютюну та інші галузі, які за кліматичними даними були найбільш перспективними на півострові. Зобов'язання реалізувати положення постанови Ради Міністрів СРСР і УРСР у першу чергу покладалося на Першого Секретаря Кримського обкому КПУ Д. Полянського. У довідці, наданій Д. Полянським про стан виконання постанови Ради Міністрів УРСР і ЦК КПУ, яку було складено на 24 грудня 1954 р. для ЦК КПУ, було висвітлено дані про заходи щодо виконання постанови і проблеми, які виникали у процесі здійснення цих заходів. Так, за даними довідки у 1954 р. було висаджено садів у колгоспах 930 га (109% до плану), а в радгоспах 120 га (44% плану), виноградників було висаджено у колгоспах 900 га (72% плану) і у радгоспах 400 га (65% плану), ягідників було висаджено у колгоспах 40 га (80% плану) і у радгоспах 19 га (26% плану). Інформувалося також про недовиконання планів щодо відновлення садів і виноградників і також вказувалося, що у поточному році, тобто в 1954 р., плани із посадки і відновлення садів та виноградників має бути виконано⁷⁸⁸. Дані, які було надано в довідці, викликають очевидні сумніви щодо реальності виконання планів по усіх викладених позиціях до кінця 1954 р. Протягом декількох днів у 1954 р. завершити виконання планів робіт було не можливо і тому, очевидно, завершення їх виконання мало бути перене-

⁷⁸⁸ Справка о ходе выполнения постановления Совета Министров УССР и ЦК КП Украины №1261 от 26 августа 1954 года «О мерах по дальнейшему развитию сельского хозяйства, городов и курортов Крымской области». Секретарь Крымского обкома КП Украины Д. Полянский. 24/XII. 1954. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3843. – Арк. 57.

сено на наступний рік. Недовиконання планів по розвитку в Криму садівництва, виноградарства і ягідництва у 1954 р. очевидно було із-за труднощів на півострові з робочою силою в колгоспах, про що свідчать статичні дані, надані Кримським обласним статистичним управлінням ЦСУ Держплану СРСР. При порівнянні даних щодо обсягів виробництва в колгоспах Кримської області в сфері виноградарства і обсягів, які було встановлено планами на 1954 р. стає очевидним, що за тих самих обсягів залучення трудових ресурсів, якими забезпечувалися результати у попередні роки, виконати плани на 1954 р. було не реальним завданням.

Планом встановлення виноградників на шпалеру у Кримській області на 1954 р. було передбачено встановлення її на 1500 га площі, проте, було поставлено виноградників на шпалеру лише на 150 га. У довідці вказано, що план встановлення на шпалеру не було виконано із-за того, що із 1200 тон дроту було знято 288 тон, а реально поставлено лише 198 тон. Також було заявлено, що Укоопінсоюз не забезпечував у достатній кількості постачання стовпів та кілків для встановлення виноградників на шпалеру. В даному разі варто звернути увагу на суттєвий момент у забезпеченні реалізації програми розвитку сільського господарства Криму системи кооперації. Мова йшла про споживчу кооперацію, котра в умовах командно-адміністративної системи і тотального одержавлення засобів виробництва в СРСР мала забезпечити постачання населенню і господарствам необхідних обсягів матеріалів. Система кооперації мала забезпечити функціонування ринкових елементів у відносинах між виробниками продукції й споживачами, тим самим усуваючи численні адміністративні бар'єри, які часто заважали реалізувати споживачам продукцію напряду. Оскільки від 1954 р. в Кримській області ще не було сформовано системи постачання продукції як для населення так і для сільськогосподарських підприємств, то діяльність Укоопінсоюзу відігравала важливу роль у забезпеченні постачання й реалізації необхідної продукції на півострові.

По розвитку садівництва в Криму на 1955 р. було передбачено планом посадку 507 тис. плодкових саджанців із котрих в Кримській області були наявні 495 тис. штук і недостатню кількість планувалося виростити до осені 1955 р. Для за-

безпечення потреби Криму в посадковому матеріалі у 1956-1957 рр. державні розплідники, а також розплідники колгоспів і радгоспів закладали поля на площі 67 га і за даними довідки був у наявності підвойний матеріал⁷⁸⁹. Розплідники, як зазначається у довідці, були в Криму не лише колгоспів та радгоспів, а й державні. Тому виникає проблема статусу державних розплідників, їх підпорядкування. Ці державні розплідники могли бути підпорядкованими безпосередньо органам виконавчої влади чи Міністерству сільського господарства СРСР чи УРСР. Питання підпорядкування цих державних розплідників дає змогу визначити підходи до реалізації політики влади СРСР і УРСР щодо розвитку сільського господарства Криму. Колгоспна земля перебувала згідно статті 8 діючої в СРСР на 1954 р. Конституції у безстроковому користуванні колгоспів, тобто навечно⁷⁹⁰, а радгоспи були господарствами владних і господарських інституцій і їх діяльність курувалася Міністерством сільського господарства після приєднання до нього Міністерства радгоспів. Проте, точним фактом є безпосереднє здійснення державної політики із розвитку садівництва в Криму. У питанні розвитку сільського господарства в Кримській області кураторство здійснювалося ЦК КПУ при тому, що Кримський обком КПУ мав надзвичайні повноваження у питанні здійснення політики по соціально-економічному розвитку Криму.

У довідці звітувалося також про плани посадки й ремонту виноградників на 1955 р. Зокрема, вказувалося, що для цього потрібно 11 400 тис. саджанців, а в наявності було лише 3800 тис. саджанців із яких для виконання плану посадки 1954 р. мало бути використано 320 тис. саджанців. На площі 214 га колгоспи, радгоспи і державні розплідники закладали шполки і планувалося, що до осені 1955 р. мало бути отримано необхідну кількість посадкового матеріалу виноградників.

Вартим уваги є фрагмент довідки щодо регулювання русел річок в Криму, а саме Альма, Кача і Бельбек, на 1954 р. було

⁷⁸⁹ Там само. – Арк. 58.

⁷⁹⁰ Конституція (Основний Закон) Союзу Радянських Соціалістичних Республік. Із змінами і доповненнями, прийнятими на I, II, III, IV і V сесіях Верховної Ради СРСР третього скликання. – К.: Державне видавництво політичної літератури УРСР, 1954. – С. 4.

складено програму робіт, яку було представлено на затвердження Головводгоспу при Раді Міністрів УРСР. Отже, на відміну від будівництва об'єктів Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, де проекти і плани робіт затверджувалися Міністерством бавовництва СРСР⁷⁹¹, у цьому випадку затвердження вже здійснювалося інституцією при Раді Міністрів УРСР. У цьому разі очевидним є продовження політики в сфері економіки щодо максимального врахування регіональних економічних особливостей. У зв'язку із цим відбувається перенесення процедури прийняття рішень на місцевий рівень, республіканський. Гідробудівництво мало міжгалузеве значення і тому воно перебувало під управлінням Ради Міністрів УРСР. У період будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів будівництво було не лише міжгалузевим, а й міжреспубліканським, оскільки Крим на той час перебував у складі РРФСР. Тому його управління здійснювалося загальносоюзним міністерством, проте, одна будівельна організація – «Укрводбуд» його мала здійснювати в силу особливостей прокладення траси каналів⁷⁹². Отже, на Раду Міністрів УРСР та її інституції відбувалося перенесення відповідальності за реалізацію програм по соціально-економічному розвитку Криму після його передачі до УРСР. Кримська експедиція «Укргіпроводгоспу» за даними довідки вже розпочала пошукові роботи з 1 листопада 1954 р. Тобто, роботи по проектуванню робіт із гідробудівництва в Криму також здійснювалися українськими інституціями. Також Міністерству сільського господарства УРСР 25 жовтня 1954 р. було надано інформацію про стан ґрунтів, які було призначено для відновлення і висадки садів та виноградників і для розширення площ під вирощування тютюну. Крім того, було представлено план і обсяги робіт із підготовки ґрунтів для закладення садів і виноградників, у тому числі

⁷⁹¹ Секретарю ЦК ВКП(б) товарищу Маленкову Г. М. (від – П. С.) начальника строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов А. Бочкина, начальника политотдела строительства М. Штефана. 31.І.1952 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1773. – Арк. 125.

⁷⁹² (Від – П. С.) Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова (до – П. С.) И. Сталину. 2 февраля 1951 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 905. – Арк. 5.

вибухових робіт, які мали здійснюватися у гірських колгоспах за рахунок державного бюджету. Тобто, затвердження планів робіт по підготовці ґрунтів до висадження садів і виноградників та кураторство за їх проведенням мало здійснюватися Міністерством сільського господарства УРСР.

Активний розвиток виноградарства планувався у гірських колгоспах Криму оскільки півострів мав унікальні кліматичні дані й дані рельєфу місцевості. У гірській місцевості була змога вирощувати унікальні сорти винограду. Плани виконання вибухових робіт по Кримській області в 1954 р. відігравали вагомую роль у розвитку виноградарства. Вибуховим способом мало бути піднято плантаж у гірських колгоспах, в яких планувалося активно розвивати виноградарство. План виконання вибухових робіт по гірських колгоспах у 1954 р. було розроблено МТС, котрі відповідали за його виконання. Тобто, у Криму МТС були відповідальними за повне технічне забезпечення організації сільськогосподарських робіт і це були єдині наявні у Кримській області на 1954 р. господарські інституції, котрі могли організувати процес реформування сільського господарства. МТС було розпочато укладення договорів на виконання вибухових робіт у гірських районах Криму для підняття плантажу із Кримською об'єднаною ділянкою Краснодарської контори «Вибухпром» на проведення цих робіт у 1955 р. Плани вибухових робіт на 1954 р. зривалися із-за відсутності вибухівки. Але у 1954 р. вибуховим способом було піднято протягом 1954 р. плантажу в радгоспах вин комбінату «Масандра» на площі 55 га⁷⁹³.

У контексті розвитку виноградарства в Криму здійснюється розвиток спеціалізованого виробничого об'єднання «Кримвинтрест» до якого було передано профільні господарства від інших виробничих об'єднань. Так, 1954 р. до «Кримвинтресту» було передано радгосп «Булганак», який входив до «Кримрадгосптресту». У радгоспі «Булганак» на кінець 1954 р. було піднято 130 га плантажу. Це виробниче об'єднання певним чи-

⁷⁹³ Справка о ходе выполнения постановления Совета Министров УССР и ЦК КП Украины №1261 от 26 августа 1954 года «О мерах по дальнейшему развитию сельского хозяйства, городов и курортов Крымской области». Секретарь Крымского обкома КП Украины Д. Полянский. 24/XII. 1954. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3843. – Арк. 58.

ном характеризує управлінську систему господарством на Кримському півострові у період до передачі півострова до складу УРСР. В Криму функціонувало виробниче об'єднання, котре здійснювало управління радгоспами не за галузевим, а за територіально-організаційним принципом. Радгоспи в СРСР були господарськими утвореннями, які формувалися в структурі інших, не сільськогосподарських об'єднань та інституцій (при підприємствах, в структурі міністерств, військові радгоспи тощо). В СРСР пізньосталінського періоду ці радгоспи перебували у галузевому віданні Міністерства радгоспів СРСР. У Криму ж було утворено виробниче об'єднання, котре мало здійснювати управління цими радгоспами, які не перебували у структурі підприємств чи органів управління й управління ними за галузевим принципом здійснювати напряму Міністерство радгоспів не мало можливості. Очевидно, специфічна ситуація із радгоспами на Кримському півострові склалась у результаті того, що ці підприємства там утворювалися для обслуговування індустрії відпочинку та оздоровлення й засновувалися підприємствами й організаціями, які базувалися не на півострові й не мали змоги, особливо після війни, повноцінно займатися питаннями розвитку підвідомчих їм радгоспів. Фактично, в Криму керівництво підприємствами цього типу здійснювалося об'єднанням, яке було утворено за галузево-організаційним принципом і організаційне утворення такого типу могло виконувати роль лише інституції, яка мала забезпечувати тимчасове функціонування радгоспів. Отже, із заходами, які здійснювалися радянським урядом щодо розвитку сільського господарства в Криму, відбувається створення адміністративних передумов для управління радгоспами виключно за галузевим принципом і спрямування їх спеціалізації у передбаченому державними програмами напрямку, а Крим у цей період планувався як база для винного виробництва загальносоюзного масштабу.

В ході роботи по розвитку виноградарства в Криму відбувається перепрофілювання сільськогосподарських підприємств. Зокрема, відбувається передача Старо-Кримському вин радгоспу 1100 га землі від Феодосійського зернорадгоспу⁷⁹⁴. Тобто, відбувається зміна галузевого призначення земель, спрямова-

⁷⁹⁴Там само. – Арк. 59.

на на відхід від зернового виробництва, характерного для цього регіону Криму, й перепрофілювання на вирощування виноградарників. У цьому випадку характерний приклад організації виробництва у Феодосії зернового виробництва на радгоспних засадах. В умовах коли відбувається активізація зернового виробництва в південних районах УРСР і з передачею Криму до складу УРСР потреба у використанні значних земельних площ під зернове виробництво на півострові відпадала і тому здійснювалося галузеве підпорядкування земель під більш характерні для півострова культури. Таким чином, передача Криму від РРФСР до УРСР забезпечує умови для перепрофілювання сільського господарства півострова у відповідності до рельєфу і кліматичних умов, що економічно стає можливим і доцільним з огляду на інституційне забезпечення умов для єдності економічного регіону південних районів УРСР і Кримського півострова.

Для розвитку вирощування овочів і картоплі в Криму було утворено овочево-молочний трест, котрий об'єднував радгоспи відповідного спрямування. Тобто, очевидним є утворення господарських об'єднань за галузевим принципом. Ці об'єднання перебували під прямим управлінням Кримського облвиконкому і обкому КПУ, якими приймалися постанови і вони були фактично розпорядженнями для галузевих виробничих об'єднань та колгоспів. Так, 1954 р. Облвиконкомом і обкомом КПУ було прийнято спеціальну постанову про розвиток теплично-парникового господарства в колгоспах, радгоспах і присадибних господарствах. В рамках цієї постанови було передбачено будівництво теплиць в господарствах і стимулювання їх функціонування. Так, у 1954 р. в Криму у колгоспах було побудовано 18 теплиць площею 5290 м. кв. замість запланованих 1500 м. кв., а у стадії будівництва перебували іще 15 теплиць загальною площею 6500 м. кв. Всього протягом 1954 р. площі під овочами і картоплею в Криму було збільшено порівняно із 1953 р. на 25%. Також, у довідці про заходи по розвитку сільського господарства у Криму в 1954 р. звітувалося про завезення на півострів у повному обсязі палива для обслуговування тепличного господарства⁷⁹⁵.

⁷⁹⁵ Там само.

Отже, розвиток овочевого напрямку сільського господарства в Криму із передачею півострова до складу УРСР здійснювався інтенсивно в рамках проголошеного М. Хрущовим курсу на крутий підйом сільського господарства і в рамках цього курсу було передбачено особливе значення вирощуванню овочів. Тому Крим мав відігравати особливу роль у реалізації програми цього курсу по овочівництву, особливо, зважаючи на потреби в продовольстві галузі відпочинку в Криму, для постачання санаторіїв, будинків відпочинку тощо. Питання забезпечення продуктами харчування закладів відпочинку на півострові перебувало під особливим контролем ЦК КПУ, оскільки часто ставилося ним питання про підпорядкування Міністерству сільського господарства УРСР сільськогосподарських підприємств на півострові для забезпечення потреби галузі відпочинку й оздоровлення.

Особлива увага в Криму приділяється розвитку присадибних господарств, що здійснювалося в рамках загальносоюзної програми розвитку приватних господарств і їх інтеграції у соціалістичну систему економіки. Для Криму це мало особливе значення оскільки шляхом інтеграції приватних господарств у систему соціалістичної економіки була можливість адаптації переселених до Криму сімей, сприяння покращенню якості трудових ресурсів на півострові, а також можливість для надання дотацій приватним господарствам і специфіка господарства в Криму полягала у тому, що багатьма його видами можна було займатися на незначній площі й без залучення великої кількості трудових ресурсів.

Для розвитку в Криму садівництва було створено Садрадогсптрест, об'єднання, у віданні якого перебували радгоспи садівничого спрямування. В радгоспах, які перебували у віданні цього тресту здійснювалися пошукові роботи по виявленню зрошуваних земель, оскільки планувалося розширення їх площ у контексті планів по розвитку садівництва на півострові.

Значна увага приділялась і тютюновому виробництву, зокрема, висадці нових площ і будівництву сушильних приміщень, а також механізації процесів посадки і міжрядної обробки тютюну. На 1955 р. планувалося на 84% механізувати ці процеси. Намічалось механізувати процес поливу посадок тютюну, для чого було поставлено питання про потребу

в гумових шлангах діаметру 25-30 мм. загальної довжини 15 тис. м.⁷⁹⁶.

Отже, для адміністративного забезпечення умов розвитку сільського господарства в Криму було здійснено централізацію управління окремими галузями за галузевим і організаційно-правовим принципом шляхом створення трестів радгоспів, яких в Криму було достатньо. Проте, було забезпечено умови для значної самостійності в прийнятті управлінських рішень на регіональному рівні. Доволі значну господарську автономію отримали обласні органи управління в Криму, а також доволі значні повноваження в прийнятті управлінських рішень щодо розвитку сільського господарства у Криму республіканські органи в УРСР. Разом із тим, забезпечувалися умови для реалізації можливостей приватної господарської ініціативи присадибних господарств. Для них закладається програма допомоги у розвитку садівництва і виноградарства, а також у створенні теплиць, будівництві тощо.

Довідка, яку було надано для ЦК КПУ Д. Полянським, містила також прохання про надання Кримському обкому допомоги заради виконання постанови ЦК КПУ і Ради Міністрів УРСР від 26 серпня 1954 р. У питанні адресності звернення Першого секретаря Кримського обкому КПУ вартим уваги є той факт, що у питанні сприяння у розвитку сільського господарства в Криму він звернувся до ЦК КПУ і Ради Міністрів УРСР. Того ж 1954 р. у питанні розвитку нафтогазового комплексу в Криму Д. Полянський звертався до Ради Міністрів СРСР⁷⁹⁷, тобто, до загальносоюзних урядових інституцій. На підставі постанови ЦК КПРС і Ради Міністрів СРСР було прийнято постанову ЦК КПУ і Ради Міністрів УРСР, якою встановлено комплекс заходів вже безпосередньо керівними органами України. У цьому факті очевидною є передача пов-

⁷⁹⁶ Справка о ходе выполнения постановления Совета Министров УССР и ЦК КП Украины №1261 от 26 августа 1954 года «О мерах по дальнейшему развитию сельского хозяйства, городов и курортов Крымской области». Секретарь Крымского обкома КП Украины Д. Полянский. 24/XII. 1954. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3843. – Арк. 59.

⁷⁹⁷ (В – П. С.) Совет Министров УССР тов. Кальченко Н. Т., ЦК КП Украины тов. Подгорному Н. В. (від – П. С.) Ю. Дудина. Принято по ВЧ 17.VIII.1954 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3725. – Арк. 105.

новажень у розвитку саме сільського господарства в Криму до компетенції владних органів УРСР. Тобто, в СРСР вже у 1954 р. набувала обертів політика по передачі управлінських повноважень до республіканських і регіональних органів управління в питаннях місцевого значення.

У той же час, розвиток таких галузей як нафтогазова перебував у компетенції загальносоюзних органів управління і тому по таких галузях Перший секретар Кримського обкому КПУ здійснював самостійні контакти від ЦК КПУ із загальносоюзними органами, а про його діяльність у цьому напрямку ЦК КПУ повідомляло Постпредство УРСР в Москві⁷⁹⁸. Також, у питаннях галузей, асигнування фінансових ресурсів на які здійснювалося із бюджету СРСР, кримське керівництво здійснювало контакти із центральними союзними органами. Д. Полянський намагався користуватися особливим становищем, яке Крим, зрештою, здобуває собі від 1953 р., коли вперше за післявоєнні роки на сесії Верховної Ради СРСР представник Криму рівня Першого секретаря обкому отримав голос і виголосив програмку промову щодо перспектив соціально-економічного розвитку півострова⁷⁹⁹. Такі радикальні зміни у становищі керівництва Кримської області щодо гучної заяви про перспективи розвитку господарства півострова на сесії ВР СРСР були свідченням проявів інтересу керівництва СРСР до розвитку аграрного сектора і його економіки Криму в цілому. Тому цим інтересом до підвідомчої його області зі сторони союзного керівництва Д. Полянський намагався максимально користуватися щоб підтримувати контакт безпосередньо із союзним керівництвом. Проте, ситуація щодо передачі компетенцій по управлінню господарством Кримської області до кінця 1954 р. змінювалась на користь повного перепідпорядкування управління кримською економікою керівництву УРСР, оскільки ключове значення у економічному розвитку Криму відігравало сільське господарство.

У довідці Д. Полянський звертався до ЦК КПУ із пароханням завезти у грудні 1954 р. до Кримської області тисячу тон

⁷⁹⁸ Там само.

⁷⁹⁹ Заседания Верховного Совета РСФСР 3-го созыва. Третья сессия (25-27 августа 1953 г.). Стенографический отчет. – М.: Издание Верховного Совета РСФСР, 1953. – С. 42-47.

непоставленого згідно із планом шпалерного дроту, стовпів і кілків, необхідних для постановки на шпалеру виноградників на площі 1500 га. Також, звертався із проханням для будівництва у 1954-1955 рр. 15 теплиць в колгоспах області виділити кредит у 6 млн. карбованців, у тому числі в грудні 1954 р. в сумі 1,5 млн. карбованців⁸⁰⁰. Також ставилося питання про постачання для зведення теплиць необхідних матеріалів. Тобто, фактично, будівництво подібних об'єктів у колгоспах Кримської області здійснювалося під безпосереднім управлінням обкому і питання постачання цього будівництва також перебувало під безпосереднім контролем керівних органів УРСР. Ставилося також питання про вплив на Головводгосп при Раді Міністрів УРСР з метою виділення матеріалів для завершення гідробудівельних робіт й освоєння виділеного у жовтні 1954 р. фінансування на них у сумі 4,5 млн. карбованців. Відзначалося, що Кримське обласне управління водного господарства подало відповідну заявку на постачання необхідних матеріалів. Зазначалося також, що у колгоспів зростали потреби у саджанцях столових сортів винограду, чим обумовлювалося прохання довести до відома Міністерства промисловості продовольчих товарів СРСР і УРСР про необхідність своєчасного виділення додаткових фінансових засобів для закупівлі й постачання із республік Середньої Азії не менш як 3 млн. виноградних черенків для вин комбінату «Масандра» і Кримвинтресту. Крім того, у зверненні йшлося про необхідність просити Міністерство транспорту СРСР для перевезення цих черенків виділити не менше 40 спеціальних вагонів⁸⁰¹. Отже, Д. Полянський звертається до партійного керівництва УРСР із проханням про вплив як на республіканські виконавчі органи так і про звернення до загальносоюзних урядових органів. Таким чином, слід зауважити про збереження вищими партійними органами авторитету щодо органів виконавчої влади в УРСР і для органів виконавчої влади СРСР, не зважаючи на загострення протистоян-

⁸⁰⁰ Справка о ходе выполнения постановления Совета Министров УССР и ЦК КП Украины №1261 от 26 августа 1954 года «О мерах по дальнейшему развитию сельского хозяйства, городов и курортов Крымской области». Секретарь Крымского обкома КП Украины Д. Полянский. 24/XII. 1954. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3843. – Арк. 60 а.

⁸⁰¹ Там само. – Арк. 61.

ня між ЦК КПРС і Радою Міністрів СРСР. Перший секретар Кримського обкому КПУ лобіює інтереси Кримської області через партійні органи УРСР.

Таким чином, перед новим керівництвом СРСР після смерті Й. Сталіна постало питання реформування як політичної системи, побудованої на основі культу особи Сталіна, так і системи управління економікою. Реформування поставило питання про здобуття довіри і суспільної підтримки суспільством нового керівництва держави. Тому було започатковано ряд соціальних ініціатив, серед яких був «крутий підйом» сільського господарства й піднесення життєвого рівня населення. В рамках цієї програми планувалося також здійснити переорієнтацію споживання алкоголю із горілчаного спрямування на винне. Проте, піднесення сільського господарства потребувало перенесення центрів прийняття господарських управлінських рішень на регіональний рівень, а також планування розвитку господарства із врахуванням регіональних особливостей. Передача Криму від РРФСР до УРСР у 1954 р. відбувається із врахуванням того, що Крим складав економічно єдиний регіон із південними районами УРСР, а також, що в УРСР була доволі розвинута аграрна база, яка могла допомогти у розвитку перспективних галузей на півострові. Зважаючи на стан стагнації аграрних підприємств у Криму і відсутність за перебування півострова у складі РРФСР можливостей для залучення ресурсів на його розвиток, забезпечення умов для розвитку в Криму виноградарства, садівництва, ягідництва, вирощування тютюну тощо мало відбуватися завдяки підтримці інституцій УРСР. У питанні розвитку сільського господарства політика Кримського обкому КПУ і облвиконкому цілком перебувала в оперативному управлінні Ради Міністрів УРСР і профільних республіканських відомств. У той же час, по окремих галузях загальносоюзного значення, як нафтогазова, Перший секретар Кримського обкому КПУ в 1954 р. іще підтримував контакт із загальносоюзними відомствами. Завдяки ресурсному забезпеченню із УРСР вже протягом 1954 р. в Криму відбуваються важливі зрушення у забезпеченні умов для переорієнтації аграрного виробництва на виноградарство і садівництво, а також із України активно здійснюється матеріальне забезпечення цього процесу.

4.5. Радянська стратегія розвитку нафтогазової промисловості УРСР в південних районах і нафтогазовий комплекс Криму

У першу п'ятирічку після Другої світової війни у південних районах УРСР здійснювалась активна робота по розвідуванню можливостей видобутку вуглеводнів у західних районах СРСР і на території УРСР і в Криму, зокрема. Так, у грудні 1948 р. Перший Секретар ЦК КП(б)У М. Хрущов звернувся до Заступника голови Ради Міністрів СРСР Л. Берії, котрий курував паливно-енергетичний комплекс, щодо розгортання розвідувальних робіт на поклади вуглеводнів у Приазов'ї й у районі Одеси. Мотивовано було таке звернення тим, що в Приазовському районі Запорізької області було виявлено свердловину, яка давала газ у розмірах до 100 тис. м³ на добу із складом метану 98%. Даний обсяг видобутку газу, як зазначав М. Хрущов, був достатнім для того щоб активізувати розвідувальні роботи й розвивати промислову розробку газу з метою забезпечення паливними ресурсами міст південних регіонів України які не мали власної паливної бази, таких як Жданов (Маріуполь), Мелітополь, Осипенко, Запоріжжя, Миколаїв, Херсон, Одеса⁸⁰². Отже, М. Хрущов на 1949 р., не зважаючи на просування ним концепцій по енергозабезпеченню південних районів України на базі мережі високовольтних ліній електропередачі, також активно враховував можливості створення енергетичної бази на основі місцевих паливних ресурсів. Так, у 1948 р. за ініціативою М. Хрущова було внесено суттєві корективи у стратегію розвитку енергетики в Україні, виходячи зі знайдених у Запорізькій області покладів бурого вугілля. Це мало стати основою для будівництва місцевих енергогенеруючих потужностей в центрах промисловості й обслуговування системи зрошування. Проте, перспективи промислової розробки газу в південних районах УРСР М. Хрущов також розглядав як перспективу посилення енергетичної бази регіону, що, у свою чергу, відкривало додаткові можливості

⁸⁰² Совет Министров Союза ССР, тов. Берия Л. П. (від – П. С.) Н. Хрущев. 9 декабря 1948 г. // ЦДАГО України. – Ф. – Оп. 23. – Спр. 5603. – Арк. 246.

для реалізації масштабних проектів на регіональному рівні які відзначалися енергоємним характером. Це були такі проекти як електрифікація сільського господарства, системи зрошення, будівельні проекти тощо.

Херсонська область на 1949 р. набувала значення як регіон в якому активно здійснювалися геолого-розвідувальні роботи. Їх здійснювало об'єднання «Укргаз», у 1954 р. до складу цього об'єднання було включено «Кримнафтогазрозвідка». Фактично, це об'єднання наприкінці 1940-х рр. активно почало освоювати виробничі можливості в Приазов'ї за активного сприяння Херсонського обкому КП(б)У. Так, 5 вересня 1949 р. Херсонський обком КП(б)У отримав відповідь на своє звернення щодо поганого матеріального забезпечення бурової установки №1 в Ново-Олексіївському районі. У відповіді було відзначено, що ця бурова установка перебувала у підпорядкуванні Приазовської геолого-розвідувальної Контори, яка постачалась об'єднанням «Укргаз». У відповіді також сказано, що ця бурова установка забезпечена усіма необхідними матеріалами і новим буровим верстатом⁸⁰³.

У контексті перспективи розробки газових і нафтових покладів у районі Херсона варто зауважити лист наукового співробітника-геолога П. Голоносова, який був співробітником Херсонської пошукової партії Державного інституту проектування та пошуків на водному транспорті (Гіпроводтранс), який був у структурі Чорноморпоекту. Лист було адресовано до Херсонського міськкому КП(б)У і до Херсонської міської ради депутатів трудящих і він був датований 11 вересня 1946 р., в ньому було викладено інформацію про те, що цей науковий співробітник при бурінні свердловини біля Херсона у 1932 р. для будівництва знайшов поклади газу-метану. У листі викладено інформацію про отримані дані щодо можливості подальшої розвідки й можливості у перспективі промислової розробки покладів газу і нафти в Херсонській області. Цей лист було піднято із партійного архіву 10 жовтня 1950 р. й направлено із доповідною запискою від Херсонського обко-

⁸⁰³ Секретарю обкома КП(б)У товарищу Гришко Г. Е.; копія Отдел тяжелой промышленности ЦК КП(б)У тов. Гонта Т. Т. (від) Начальника производственного объединения «Укргаз» А. Дегтерева. 5.IX.49 // ДАХО. – Ф. П46. – Оп. 1. – Спр. 1377. – Арк. 77.

му КП(б)У до Президії АН УРСР⁸⁰⁴. Будівництво Південно-Українського каналу й активізація роботи АН УРСР по дослідженню й пошуковій роботі щодо зони дії та об'єктів будівництва пожвавили інтерес і до теми геолого-розвідувальних робіт в Подніпров'ї й Приазов'ї.

Проект постанови «Про заходи із посилення розвідки природного газу в південних областях Української РСР» передбачав зобов'язання для Головного управління газ-паливної промисловості при Раді Міністрів СРСР здійснити в рамках плану на 1949 р. об'єми буріння в трьох областях України-Запорізькій, Херсонській та Одеській. Запорізька й Херсонська області у проекті означено як одна ділянка на якій мали здійснюватися комплексні розвідувальні роботи. Також було передбачено організацію із другого кварталу 1949 р. 3 геологічних і 4 геофізичних партій у Причорномор'ї й Приазов'ї⁸⁰⁵. Проектом постанови передбачалась реорганізація геолого-пошукової контори «Укргазу» в Український газовий геолого-розвідувальний трест із конторами: Приазовською геолого-розвідувальною в Мелітополі, Одеською в Одесі, Станіславською в Станіславі і Стрийською геофізичною в Стрию (на той час Дрогобицька область)⁸⁰⁶. Таким чином, М. Хрущов ініціював розширення компетенції геолого-пошукової контори «Укргазу» на значні території, які мали розвідати запаси газу у областях України, із котрими логістично й економічно був прив'язаний Кримський півострів. Паралельно у 1949 р. активізувалися геолого-розвідувальні роботи на газ і нафту розгорнулися і на території Криму. Тому в даній тенденції слід звернути увагу на прагнення партійного керівництва на місцях забезпечити умови для виробітку енергетичних ресурсів, а в УРСР М. Хрущов ініціював використати доволі розвинуту структуру «Укргаз» із його потужностями для забезпечення перспектив-

⁸⁰⁴ Херсонскому горкому КП(б)У, Исполкому Херсонского городского совета трудящихся от научного работника-геолога П. В. Голоносова Докладная записка. 11.9.1946 г. Віза щодо направлення до Президії АН УРСР від 17.11.1950 р. // ДАХО. – Ф. П46. – Оп. 1. – Спр. 1377. – Арк. 73-75.

⁸⁰⁵ (Проект – П. С.) Постановления Совета Министров Союза ССР «О мерах по усилению разведки на природный газ в южных областях Украинской ССР» // ЦДАГО України. – Ф. – Оп. 23. – Спр. 5603. – Арк. 247.

⁸⁰⁶ Там само. – Арк. 248.

них для розвитку регіонів України. В проєкті постанови також було окремим пунктом передбачено зобов'язання для Облвиконкомів Запорізького, Херсонського і Одеського забезпечити практичну підтримку розвідувальним роботам, які мав проводити «Укргаз» у Причорномор'ї й Приазов'ї⁸⁰⁷. Таким чином, регіональний підхід до реалізації масштабних проєктів мав застосовуватися у даному разі шляхом зобов'язання постановою Союзного уряду місцевих Облвиконкомів мобілізувати місцеві ресурси заради реалізації проєктів.

Питання розробки Приазовського газоносного району у 1949 р. вивчалось й Українським геологічним управлінням на запит Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова від 23 листопада 1949 р. У відповіді на запит було вказано, що цей район розташований на північному борту Причорноморської впадини, тобто, на узбережжі УРСР (до включення Криму), а на південному борту, в районі Керченського півострова, є поклади нафти, оскільки осади сірководню тут багатші ніж північного борту⁸⁰⁸. Водночас, було відзначено, що в районі Приазов'я здійснювалося буріння 500 свердловин на воду і 50 на газ. Наявність газоносних горизонтів було підтверджено й відзначено, що умови для промислового його видобутку несприятливі⁸⁰⁹. Також було виключено наявність покладів нафти⁸¹⁰. Тобто, перспектив розробки у промислових масштабах газових родовищ у Приазов'ї не вбачалося. У Криму розвідувальні роботи на можливість промислової розробки нафти і газу здійснювалися конторою, яка входила до виробничого об'єднання, яке базувалося на Північному Кавказі⁸¹¹. Проте, зважаючи на розвиток нафтогазової промисловості в західному регіоні України, об'єднання «Кримнафтогазрозвідка» у 1954 р. було передано в структуру

⁸⁰⁷ Там само. – Арк. 249.

⁸⁰⁸ Секретарю ЦК КП(б)У Л. Г. Мельникову (від – П. С.) Галавного інженера Українського геологічного управління Трофимова. 9 грудня 1949 г. // ЦДАГО України. – Ф. – Оп. 23. Спр. 5800. – Арк. 39.

⁸⁰⁹ Там само. – Арк. 40.

⁸¹⁰ Там само. – Арк. 41.

⁸¹¹ Справка о деятельности треста «Крымнефтегазразведка» Министерства нефтяной промышленности Центральному Комитету Коммунистической партии Украины (від – П. С.) Управляющего трестом «Крымнефтегазразведка». 5 мая 1954 г. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3630. – Арк. 37.

«Укргазу». Передумовами в цій ситуації було те, що всі обсяги видобутку в Криму могли бути використані лише для місцевих потреб, проте, на півострові не було переробних потужностей для видобутих вуглеводнів. На території УРСР на 1954 р. було збудовано у південному регіоні два нафтопереробних заводи-Одеський і Херсонський.

Для аналізу стану справ у нафтогазовій галузі Криму до його включення півострова у склад УРСР слід, у першу чергу, звернути увагу на інституційне забезпечення її розвитку на півострові. Централізацію нафтогазової розвідки в Криму було здійснено 1933 р. зі створенням тресту «Кримгазнафта» у підпорядкуванні Народного Комісаріату нафтової промисловості СРСР. Після завершення Другої світової війни у 1945 р. трест розгорнув діяльність по розвідуванню й освоєнню нафтових родовищ у Криму, проте, із новими кадрами і на старому обладнанні, завезеному із Краснодарського краю. У 1946 р. трест отримав назву «Кримнафтогазрозвідка» і перебував у підпорядкуванні Міністерства нафтової промисловості СРСР, а 1948 р. трест було пере підпорядковано Міністерству геології СРСР та перейменовано на «Кримнафтогеологія». Того ж року на базі відкритого Керлеутського нафтового родовища було утворено Мошкарівський Укрупнений нафтопромисел, який передано у підпорядкування. Об'єднання «Краснодарнафта» Міністерства нафтової промисловості СРСР⁸¹². У цьому моменті із підпорядкуванням самого тресту Міністерству геології СРСР, а окремого промислу Міністерству нафтової промисловості СРСР слід звернути увагу на підхід керівництва СРСР до розробки нафтових родових у Криму. До Міністерства нафтової промисловості, причому, нафтовому підприємству за межами Кримської області, було підпорядковано родовище, котре була можливість експлуатувати, а підприємство по розвідці, яке мало громіздку структуру і потребувало капітальних вкладень і структурної перебудови залишалося у підпорядкуванні Міністерства геології СРСР. Отже, на 1948 р. особливой перспективи у розвитку нафтової про-

⁸¹² Справка о деятельности треста «Крымнефтегазразведка» Министерства нефтяной промышленности Центральному Комитету Коммунистической партии Украины (від – П. С.) Управляющего трестом «Крымнефтегазразведка». 5 мая 1954 г. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3630. – Арк. 37

вислості в Криму, яка полягала у системності нафто розвідувальної діяльності, керівництво СРСР не вбачало, більш актуальним було видобуток ресурсів екстенсивним шляхом. У цій ситуації слід взяти до уваги, що подібний підхід до розвитку нафтогазового комплексу в Криму було застосовано у зв'язку із тим, що видобуток нафти на півострові на той період не давав змоги покривати витрати на розвідувальні роботи.

Проте, вже 20 червня 1952 р. постановою Ради Міністрів СРСР трест «Кримнафтогеологія» було підпорядковано Міністерству нафтової промисловості СРСР. На підставі постанови Ради Міністрів СРСР від 13 жовтня 1952 р. трест реорганізовано шляхом передачі йому ряду підприємств та організацій і він отримав назву «Кримнафтогазрозвідка»⁸¹³. Отже, на 1952 р. керівництво СРСР вже виявляє інтерес до розвитку нафтогазового комплексу в Криму. У результаті реорганізації в структурі тресту перебували ряд виробничих організацій, як Мошкарівська контора розвідувального буріння, Приморська контора розвідувального буріння, Джанкойська нафто розвідка і геолого-пошукова контора. У структурі тресту перебували також ряд допоміжних і підсобних підприємств⁸¹⁴. Таким чином, трест «Кримнафтогазрозвідка» концентрував у своїй структурі усі підприємства, якими здійснювалась нафтогазозривдувальна діяльність на території півострова. Отже, структура підприємства мала регіональний характер. Можливо, це було обумовлено перспективами соціально-економічного розвитку Криму, який намагалися стимулювати вже від 1951 р. Рада Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У. Заради стимулювання соціально-економічного розвитку Криму керівні інституції УРСР за зверненнями начальника «Укрводбуду» А. Бочкіна і начальника Сталінської залізниці К. Коломійцева, мотивували керівництво СРСР розвивати транспортне сполучення УРСР із Кримом⁸¹⁵.

⁸¹³ Там само. – Арк. 36.

⁸¹⁴ Там само. – Арк. 37.

⁸¹⁵ Председателю Совета Министров УССР товарищу Коротченко Д. А., Секретарю ЦК КП(б)У Мельникову Л. Г. (від – П. С.) Начальника Главного Управления строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов «Укрводстроя» А. Бочкина и Начальника Сталинской ж. д. директор-полковника движения К. Коломийцева. 23 мая 1951 г. ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 2414. – Арк. 73-74.

Щодо самого стану розвитку нафтогазової промисловості в Криму у період перебування півострова у складі РРФСР слід звернути увагу на дані, які містилися у рішенні геолого-технічної наради, яка пройшла після включення Криму до складу УРСР 17-20 березня 1954 р.у місті Феодосія. Ця нарада мала виробничий характер і нею було прийнято рекомендаційне рішення щодо подальшого розвитку нафтогазової промисловості на півострові. У рішенні цієї наради, зокрема, викладено стан справ у нафтогазовій промисловості Кримського півострова. Зокрема, відзначено, що на предмет розвідки в Криму на момент проведення геолого-технічної наради було вивчено 50 ділянок і підготовлено до розвідки 23 на Керченському півострові та 4 в інших районах Криму. На цих ділянках пробурили 762 свердловини. Також гравіметричною і магнітною зйомками було покрито увесь Керченський півострів та Степовий Крим, а сейсмічні дослідження було проведено в районах Джанкоя, Приазов'я і на північ від Феодосії (усього 3000 км²). Для глибокої сейсмічної розвідки було рекомендовано Джанкойську і Гончарівську (на північ від Феодосії) ділянки. Зазначалося також, що від 1946 по 1953 рр. в Криму у розвід очному бурінні перебувало 17 ділянок, із них 15 на території Керченського півострова і дві у степові та передгірській частині Криму. Усього у період після Другої світової війни пробурили 202 свердловини із яких 94,8% на Керченському півострові і 5,2% в інших районах Криму. Із цих 202 свердловин 40 було ліквідовано із технічних причин, а 44 дали нафту і 6 дали газ⁸¹⁶. Проте, як зроблено було висновок у рішенні геолого-технічної наради, перспективи розвитку нафтогазової галузі в Криму лишалися незрозумілими і причина полягала у тому, що більшість розвідувальних робіт здійснювалось на території Керченського півострова⁸¹⁷. Отже,

⁸¹⁶ Решение геолого-технического совещания в гор. Феодосии, состоявшегося 17-20 марта 1954 г. «О направлениях и главных задачах геологопоисковых и разведочных работ на нефть и газ в Крымской области на 1954-1956 гг.» направлено в ЦК КП Украины Промышленный отдел, Крымский обком КП Украины Промышленный отдел; Крымский филиал АН СССР 27 марта 1954 г. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3902. – Арк. 67 зв.-68.

⁸¹⁷ Там само. – Арк. 66 зв.

потягом усього періоду розвитку нафтогазової промисловості в Криму роботи здійснювалися переважно на Керченському півострові, що свідчить про екстенсивний характер розвитку цієї галузі на півострові.

У 1954 р. Міністерство нафтової промисловості СРСР різко скорочує обсяги нафтової розвідки і промислової розробки нафтогазових родовищ на Керченському півострові в Криму. У зв'язку із цим Перший Секретар Кримського обкому КПУ Д. Полянський звернувся до Заступника Голови Ради Міністрів СРСР Л. Кагановича із листом, у якому просив зобов'язати Міністерство нафтової промисловості СРСР переглянути рішення про скорочення геологорозвідувальних робіт на Керченському півострові, а також різко збільшити обсяги геофізичних досліджень в Криму. Метою збільшення геофізичних досліджень в Криму, як мотивував у своєму зверненні Д. Полянський, було забезпечити підготовку нових перспективних структур для промислової розвідки покладів газу і нафти⁸¹⁸. Отже, Перший Секретар Кримського обкому КПУ Д. Полянський мав повноваження звертатися зі зверненнями у окремих питаннях безпосередньо до членів Ради Міністрів СРСР по окремих питаннях. Важливо звернути увагу на принциповий факт, що Д. Полянський звернувся до Заступника Голови Ради Міністрів СРСР Л. Кагановича, який курував у Союзному уряді транспортну галузь СРСР. Тобто, Л. Каганович до нафтової промисловості прямого відношення не мав. Звернення до нього могло бути мотивованим міжособистісними відносинами у вищому ешелоні номенклатури Радянського Союзу. Також, слід звернути увагу, що Д. Полянський звернувся до Ради Міністрів СРСР безпосередньо, хоча будучи партійним функціонером на чолі області УРСР по партійній лінії він підпорядковувався ЦК КПУ.

Варто у даному разі відзначити особливість адміністрування соціально-економічної системи Кримської області із її включенням до УРСР. Фактично, партійна організація в Криму була головною адмініструючою інституцією в області. Виконавчі органи Кримської області, зокрема, у питанні віднов-

⁸¹⁸ (В – П. С.) Совет Министров УССР тов. Кальченко Н. Т., ЦК КП Украины тов. Подгорному Н. В. (від – П. С.) Ю. Дудина. Принято по ВЧ 17.VIII.1954 г. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3725. – Арк. 104.

лення Севастополя, брали участь у вирішенні питань в органах Ради Міністрів СРСР за допомогою Постійного Представництва УРСР у Москві⁸¹⁹. Причому, питання доцільності участі представників органів виконавчої влади Кримської області в обговоренні питання відновлення Севастополя ініціювалося представником Ради Міністрів УРСР Г. Єсіпенком й узгоджувалося із Першим Секретарем ЦК КПУ О. І Кириченком. Тобто, представники органів виконавчої влади Кримської області в органах виконавчої влади СРСР мали змогу відстоювати свою позицію за підтримки зі сторони партійних органів УРСР. У даному політичному питанні, як відновлення Севастополя, на рівні ЦК КПУ, маючи на відстоювання інтересів міста й області своєрідний мандат від вищого партійного органу республіки СРСР.

Зовсім інакшим було становище партійних органів УРСР і Кримської області. Партійні органи мали забезпечувати як відповідну суспільно-політичну атмосферу в області за умов її інтеграції до УРСР. Також партійні органи в умовах передачі Криму зі складу РРФСР до складу УРСР були єдиними які зберігали свої адміністративні якості не лише де-юре, на підставі Статуту КПРС і Конституції СРСР, а також і де-факто, оскільки в результаті передачі Криму до іншої адміністративної системи виконавчі органи області втратили їхні структурні функціональні якості. Для розуміння ситуації зі станом функціональних якостей органів виконавчої влади в Кримській області у період її перебування в РРФСР слід звернути увагу на те, що соціально-економічний розвиток області відбувався завдяки ініціативній підтримці органів виконавчої влади області й окремих підприємств зі сторони Ради Міністрів РРФСР, а також зі сторони «зацікавлених» загальносоюзних міністерств, які здійснювали за власною ініціативою заходи, котрі сприяли соціально-економічному розвитку Криму. У даному разі мова могла йти про будівництво відомчих закладів лікувальних та відпочинку, підприємств сільськогосподарського виробництва тощо. Тому можливості вико-

⁸¹⁹ Секретарю ЦК КП України тов. Кириченко А. И. (від – П. С.) Г. Есипенко. Принято по ВЧ 9.Х. 1954 г. Сообщаю Вам о состоянии вопросов, поставленных ЦК КП Украины на рассмотрение в ЦК КПСС и союзных министерствах. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2943. – Арк. 151.

навчих органів у Криму по забезпеченню соціально-економічного розвитку півострова перебували в залежності від ініціатив Ради Міністрів РРФСР і загальносоюзних міністерств. Із переходом Криму до іншої адміністративної системи органи виконавчої влади в області мали вибудовувати принципово нову систему відносин із виконавчими інституціями УРСР і з загальносоюзними інституціями. У цьому процесі ключову роль відігравали партійні структури, оскільки правляча КПРС мала особливий конституційний статус в СРСР.

В умовах протистояння між урядовою і партійною вертикаллю в СРСР післясталінського періоду республіканські й регіональні організації правлячої партії мали особливі можливості, зокрема, для звернення до вищих органів виконавчої влади, маючи найбільш представницький мандат за конституційним статусом правлячої партії. У Криму цей мандат був особливим в умовах фактичної передачі справ області від однією республіки СРСР до іншої. Зокрема, ставилися питання про передачу багатьох господарських об'єктів із балансу Ради Міністрів РРФСР і загальносоюзних інституцій на баланс інституцій Ради Міністрів УРСР⁸²⁰. Завдання по державному плану розвитку народного господарства СРСР, які було представлено спільно Радою Міністрів РРФСР і Радою Міністрів УРСР, і затверджено Радою Міністрів СРСР розпорядженням від 3 травня 1954 р. Цим самим розпорядженням було затверджено фонди по державному плану забезпечення народного господарства СРСР на 1954 р., які передавалися Радою Міністрів РРФСР Раді Міністрів УРСР у зв'язку із передачею Криму зі складу РРФСР до складу УРСР. Тому союзні й союзно-республіканські міністерства та відомства і Держплан СРСР мали внести відповідні поправки в план розвитку народного господарства на 1954 р.⁸²¹. Отже, передача завдань

⁸²⁰ (В – П. С.) Совет Министров СССР (від – П. С.) Председателя Комитета государственной безопасности СССР при Совете Министров СССР И. Серова. 14 июня 1954 г. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3725. – Арк. 71-72.

⁸²¹ (В – П. С.) ЦК КП Украины тов. Кириченко А. И. (від – П. С.) Г. Есипенко. Принято по ВЧ 5.V-1954 г. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3725. – Арк. 45.

по розвитку господарства Криму, за окремими об'єктами, а також фінансові й матеріальні фонди по них передавалися на рівні Рад Міністрів РРФСР і УРСР і Ради Міністрів СРСР, а виконавчі органи Кримської області у цьому процесі виступали лише об'єктами. Натомість, Кримський обком КПУ мав повноцінний статус обласної партійної інституції, причому, в області, яка в процесі передачі від однієї республіки СРСР до іншої, мала особливий статус. Тому Перший Секретар Кримського обкому КПУ Д. Полянський за посадою мав особливий статус, який давав йому змогу оперативно, минаючи численні бюрократичні формальності радянської командно-адміністративної системи, вирішувати питання області.

У відповідь на звернення Д. Полянського апарат Ради Міністрів СРСР підготував проект рішення Бюро пометалургії, паливній промисловості і геології яким не було підтримано прохання Д. Полянського щодо збільшення обсягів обсягів геофізичних досліджень у Кримській області у зв'язку з низькою ефективністю капіталовкладень у пошуки газу і нафти на півострові. Також постановою Ради Міністрів СРСР 9 липня 1954 р. було передбачено скорочення бурових робіт в Кримській області. На 18 серпня 1954 р. було призначено засідання Бюро по металургії, паливній промисловості й геології при Раді Міністрів СРСР по питанню, яке було піднято листом Д. Полянського на ім'я Заступника Голови Ради Міністрів СРСР Л. Кагановича. Представник УРСР при Раді Міністрів СРСР звертався до Голови Ради Міністрів УРСР і Першого Секретаря ЦК КПУ із питанням щодо їх позиції по питанню, яке було піднято перед Радою Міністрів СРСР Д. Полянським⁸²². Отже, Постпредство Ради Міністрів УРСР у Москві вважало за свій обов'язок відстежувати у вищих органах влади СРСР питання, які напряду стосувалися республіки, навіть якщо вони підіймалися не центральними органами управління республіки.

Міністерство нафтової промисловості СРСР, як видно зі звернення Д. Полянського, виявило свою цілковиту незацікавленість у розвитку нафтогазової промисловості у Криму і

⁸²² (В – П. С.) Совет Министров УССР тов. Кальченко Н. Т., ЦК КП Украины тов. Подгорному Н. В. (від – П. С.) Ю. Дудина. Принято по ВЧ 17.VIII.1954 г. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3725. – Арк. 105.

було зацікавленим у збереженні за своїм відомством фондів, які на нього виділялися із бюджету СРСР, але із можливістю їх використання на інших підвідомчих йому об'єктах. Проте, до передачі Криму від РРФСР до УРСР Міністерство нафтової промисловості СРСР було вимушеним займатися питаннями промислової нафтової розвідки й освоєння родовищ на півострові. Лише із передачею Криму до УРСР у цього загальносоюзного міністерства виникає можливість позбутися такого проблемного активу як нафтогазовий комплекс Криму. Так, Міністерство нафтової промисловості СРСР не заперечувало проти передачі тресту «Кримнафтогазрозвідка» до структури об'єднання «Укрнафта», а також Кримської геофізичної контори тресту «Краснодарнафтогазгеофізика» до тресту «Укрнафтогеофізика» після вирішення Радою Міністрів СРСР питання про організаційну структуру цих інституцій. Це питання на 21 серпня 1954 р., коли Міністерство нафтової промисловості СРСР дало відповідь на запит Ради Міністрів УРСР і ЦК КПУ, перебувало на розгляді в Раді Міністрів СРСР⁸²³. Тобто, загальносоюзне міністерство після скорочення робіт по розвідці нафтогазових родовищ у Криму не висловлювало заперечень щодо передачі кримських підприємств нафторозвідувального профілю республіканським підприємствам УРСР. Таким чином, є підстави вбачати у цьому прагненні позбутися малорентабельних об'єктів аби мати можливість спрямовувати фінансові фонди на інші об'єкти.

Для тресту «Кримнафтогазрозвідка» планом на 1953 р. було передбачено капіталовкладення у сумі 41850 тис. карбованців. Виконано було із цього плану 37772 тис. карбованців, тобто 90,3% і понад план освоєння коштів передбачено не було, на відміну від інших позицій по капітальних вкладеннях в Кримській області. Усього по Криму (без Севастополя) було на 1953 р. передбачено капіталовкладень у сумі 673631 тис.

⁸²³ (В – П. С.) Совет Министров УССР товарищу Кальченко Н. Т., ЦК КП Украины товарищу Подгорному Н. В. (від – П. С.) Ю. Дудин. Сообщаю о ходе рассмотрения вопросов в Совете Министров СССР, министерствах и центральных ведомствах СССР по письмам Совета Министров УССР и ЦК КП Украины. Принято по ВЧ 21.VIII.54 г. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3725. – Арк. 120.

карбованців, із них виконано 513926 тис. карбованців або 76,3% і понад план освоєно по області 22357 тис. карбованців. Тобто, по капіталовкладеннях у «Кримнафтогазрозвідка» відсоток виконання був вищий за середній по області. Проте, цей на цей трест планом передбачалося не найбільші по області капіталовкладення, так на Камишбурунський залізорудний комбінат було заплановано 76700 тис. карбованців (виконано 40000 тис. карбованців, тобто лише 52,2%), на завод імені Войкова 87130 тис. карбованців (виконано 52018 тис. карбованців, 59,7%)⁸²⁴. Тобто, трест «Кримнафтогазрозвідка» був доволі ефективним підприємством із організаційною структурою, яка давала змогу оперативно освоювати капіталовкладення. Проте, оскільки нафтогазова галузь Кримської області не мала пріоритетного значення для СРСР, її було без заперечень передано у республіканське відання УРСР.

Проте, у цей самий період у Раді Міністрів СРСР перебувало на розгляді питання про збільшення в Криму обсягів геофізичних досліджень, яке було піднято Першим Секретарем Кримського обкому КПУ Д. Полянським і на 18 серпня його мало розглядати Бюро по металургії, паливній промисловості й геології при Раді Міністрів СРСР. Тобто, одночасно здійснюються заходи щодо нафтогазового комплексу Криму як Першим Секретарем Кримського обкому КПУ Д. Полянським так і Радою Міністрів УРСР. Заходи здійснюються паралельно і без взаємного узгодження, а, отже, на цьому етапі інтеграції Криму до складу УРСР можемо констатувати про певну неузгодженість позицій між керівництвом УРСР і Криму, зокрема, у питанні нафтогазового комплексу. Причому, Д. Полянський намагається зберегти фінансування геологорозвідувальних робіт в Криму через Міністерство нафтової промисловості СРСР, тобто, фактично, його позиція суперечила ініціативі Ради Міністрів УРСР і ЦК КПУ. У даному разі по-

⁸²⁴ Сводка о выполнении плана капитальных вложений организациями Крымской области за январь-декабрь 1953 года (данные текущей отчетности, по сметной стоимости в тыс. рублей). Статистические материалы характеризующие развитие народного хозяйства и культуры Крымской области за ряд лет Секретарю Крымского обкома КП Украины тов. Полянскому Д. С. (від – П. С.) начальника Статуправления Крымской области Н. Точеного. 18 марта 1954 г. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3862. – Арк. 37.

зицію Д. Полянського можна пояснити прагматичними розрахунками, оскільки загальносоюзне міністерство мало змогу залучати значно більші матеріальні ресурси, які надходили із бюджету СРСР, причому, залучало їх на проекти відповідно профілю цього міністерства. Можливості підприємств республіканського підпорядкування були значно меншими ніж загальносоюзного міністерства, а для бюджету УРСР витрати на нафтогазовий комплекс були не профільними. Відповідно, передачу кримських підприємств нафтогазового комплексу Д. Полянський розглядав як загрозу зменшення фінансових надходжень на розвиток цих підприємств. Отже, бачимо на цьому прикладі як у процесі передачі Криму із РРФСР до складу України відбувається процес зняття загальносоюзним міністерством із себе відповідальності за малорентабельні активи та потреб здійснювати капіталовкладення у їх розвиток. Проте, в УРСР у результаті передачі об'єктів у підпорядкування республіканських підприємств відбувається формування регіонального нафтогазового комплексу.

Після включення Криму до складу УРСР питання про розвиток нафтогазового комплексу на півострові постає в новому ракурсі. З метою перегляду підходів до нафтогазорозвідки в Криму 17-20 березня 1954 р. у Феодосії було проведено геолого-технічну нараду. Цією нарадою прийнято рішення «Про напрямки и головні задачі геологорозвідувальних і розвідувальних робіт на нафту і газ в Кримській області на 1954-1956 рр.». Висновки й рекомендації цієї наради було спрямовано у Відділ провислості ЦК КПУ, у Відділ промисловості Кримського обкому КПУ, а також у Кримський філіал Академії наук СРСР. Із числа адресатів, кому спрямовувалися рекомендації по напрямках розробки нафтових і газових родовищ на Кримському півострові слід зробити висновок, що дана галузь в Криму мало цікавила на 1954 р. загальносоюзні органи, в тому числі й Міністерство нафтової провислості СРСР. Проте, інтерес до розвитку нафтогазової галузі в Криму явно виявляли як Кримський обком КПУ так і ЦК КПУ. Причому, обидві владні інституції мали доволі значні можливості лобіювати забезпечення розвитку і виділення капіталовкладень у кримський нафтогазовий комплекс із бюджету СРСР та УРСР. Таким чином, нафтогазовий комплекс вже у перший місяць

після юридичного оформлення передачі Криму від РРФСР до УРСР активно за ініціативою його керівництва інтегрується до економічної системи УРСР.

Нарада дійшла висновку й рекомендувала за рахунок скорочення геологорозвідувальних робіт на Керченському півострові здійснювати розвідки в Степовому і Передгірному Криму. Таке переміщення розвідувальних робіт було рекомендовано для того, що визначитися із перспективами розвитку нафтогазової промисловості півострова⁸²⁵. А усі геолого-пошукові роботи було рекомендовано розгорнути винятково на території степового і передгірного Криму з метою підготовки ділянок для розвідки мезозойських відкладень, а також третинних опадів в Індольському і Сиваському прогинах⁸²⁶. Народою було підготовано іще ряд рекомендацій, які передбачали перенесення розвідувальних і пошукових робіт в інші райони Криму крім Керченського півострова. Усі ці рекомендації свідчили про нагальну необхідність зміни структури робіт у нафтогазовій галузі і неможливість здійснити ці зміни в рамках системи управління, у якій перебувало підприємство «Кримнафтогазрозвідка» до включення Криму в склад УРСР.

Отже, нафтогазовий комплекс Кримської області у період її перебування в складі РРФСР не мав перспективи розвитку в глобальній системі цієї галузі в СРСР. Тому на Кримському півострові здійснювалась розвідка й видобуток нафти і газу лише на Керченському півострові, оскільки саме у цьому регіоні за найменших вкладень можливим було отримувати найбільші результати. Вже на 1954 р. перспективи нафтогазової розвідки на Керченському півострові було вичерпано. Вже на 1954 р. відбувається скорочення за ініціативою Союзного Уряду обсягів нафтогазової розвідки в Криму. Із передачею Криму зі складу РРФСР до складу УРСР нафтогазовий ком-

⁸²⁵ Решение геолого-технического совещания в гор. Феодосии, состоявшегося 17-20 марта 1954 г. «О направлениях и главных задачах геологопоисковых и разведочных работ на нефть и газ в Крымской области на 1954-1956 гг.» направлено в ЦК КП Украины Промышленный отдел, Крымский обком КП Украины Промышленный отдел; Крымский филиал АН СССР 27 марта 1954 г. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3902. – Арк. 67 зв.-68.

⁸²⁶ Там само. – Арк. 68 зв.

плекс Кримської області інтегрується в підприємство «Укрнафта» і у цей період постає питання про надання розвитку нафтогазового комплексу нового імпульсу. Слід відзначити, що оскільки керівництво УРСР на початку 1950-х рр. показало свою ефективність в реалізації масштабних проєктів на території України і Криму порівняно із загальносоюзними міністерствами, то для керівництва СРСР було цілком логічним передати ініціативу в розвитку нафтогазового комплексу Криму ЦК КПУ і Раді Міністрів УРСР.

4.6. Відбудова міста Севастополя і лобістські заходи керівництва УРСР

Проблема відбудови міста Севастополя мала доволі тривалу історію у період коли Кримський півострів разом із цим містом перебував у юрисдикції РРФСР. Протягом усього повоєнного періоду до 1954 р. відбудова міста Севастополя майже не здійснювалась. Зважаючи на стратегічне значення Севастополя фінансування цієї програми могло здійснюватися винятково із державного бюджету СРСР. Тому труднощі із реалізацією програми відбудови Севастополя в складі РРФСР були обумовлені, вочевидь, відсутністю ініціативи у керівництва цієї республіки із-за незацікавленості у цій програмі. Місто Севастополь було передано від РРФСР до УРСР у 1954 р. разом із Кримською областю, відповідно, на керівництво України покладалися зобов'язання по забезпеченню умов для відбудови міста й функціонування міського господарства. Перед Радою Міністрів УРСР і ЦК КПУ постають складні питання по забезпеченню ефективного адміністрування реалізації масштабних проєктів, спрямованих на соціально-економічний розвиток Кримської області й міста Севастополя. Оскільки Севастополь зазнав значних руйнувань у роки Другої світової війни і, при цьому, займав особливе військово-стратегічне становище в СРСР, то його відновлення стає завданням загальносоюзного значення.

Листом від 16 серпня 1954 р. Радою Міністрів УРСР перед Радою Міністрів СРСР було поставлено питання проєктного забезпечення відбудови міст Севастополя і Євпаторії. Зокрема, Рада Міністрів УРСР зверталась із проханням зобов'язати

Раду Міністрів РРФСР, Міністерство будівництва і Міністерства нафтової промисловості СРСР виконати додаткові проектні роботи по об'єктах поточного будівництва у Севастополі й Євпаторії на суму 446 тис. карбованців. Держпланом СРСР разом із Радою Міністрів РРФСР, Міністерством будівництва і Міністерством нафтової промисловості СРСР було підтримано прохання Ради Міністрів УРСР. Рада Міністрів РРФСР і Міністерство будівництва СРСР мали виконати проектні роботи за рахунок лімітів, виділених їм на 1954 р., а по Міністерству нафтової промисловості – за рахунок лімітів на об'єкти інших відомств, по яких немає необхідної технічної документації⁸²⁷. Отже, питання відбудови міст Криму, таких як Севастополь та Євпаторія було традиційною справою не лише для Ради Міністрів РРФСР, республіки, до складу якої входив Крим до його передачі УРСР за законом від 16 лютого 1954 р., а також і окремих загальносоюзних міністерств. Тому, не зважаючи на передачу Криму до складу УРСР, за бюджетним розписом ряд лімітів було передбачено для тих самих відомств, за якими вони передбачалися і у попередні роки. Зокрема, Міністерство нафтової промисловості СРСР здійснювало нафтогазову розвідку на території Криму і невеликі обсяги видобутку нафти і газу. Міністерство будівництва СРСР також традиційно здійснювало будівництво об'єктів у Севастополі, проте, його участь у процесах відбудови міст в Криму є свідченням того, що Рада Міністрів РРФСР традиційно не мала можливості ефективно освоювати фонди, які виділялися на відбудову. Тому, фактично, відбувалося освоєння фондів на відбудову Севастополя і Євпаторії, котрі традиційно за бюджетним розписом залишилися за Радою Міністрів РРФСР і Міністерством нафтової промисловості та Міністерством будівництва СРСР, зважаючи, що зростання фондів бюджету УРСР у 1954 р. було не значним порівняно із

⁸²⁷ (В – П. С.) Совет Министров УССР тов. Кальченко Н. Т., Центральному Комитету КП Украины тов. Подгорному Н. В. (від – П. С.) Ю. Дудина. 4 сентября 1954 года. Сообщаю о ходе рассмотрения вопросов в Совете Министров СССР, Министерствах и центральных ведомствах СССР по письмам Совета Министров УССР и ЦК КП Украины // Центральный державний архів громадських об'єднань України (далі ЦДАГО України). – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3725. – Арк. 138.

фондами 1953 р. на фоні зростання бюджетів областей УРСР. Так, видатки по бюджетах всіх областей із Києвом становили на 1954 р. 13 239 646 тис. карбованців. Державний бюджет УРСР на 1954 р. було прийнято у обсязі 23 048, 9 млн. карбованців⁸²⁸. На 1953 р. Державний бюджет було прийнято в розмірі 17990, 7 млн. карбованців⁸²⁹. На Кримську область у бюджеті УРСР на 1954 р. було передбачено 434 823 тис. карбованців⁸³⁰. Отже, частка видатків на Кримську область була дуже незначною порівняно із загальном розписом на всі області УРСР, проте, на Кримську область було передбачено далеко не найменші видатки порівняно із іншими областями, зокрема, на Волинську область – 289 024 тис. карбованців, на Дрогобицьку – 302 688 тис. карбованців, на Закарпатську – 313 047 тис. карбованців, на Кіровоградську – 381 670 тис. карбованців, на Миколаївську – 352 215 тис. карбованців, на Рівненську – 284 853 тис. карбованців, на Станіславську (нині Івано-Франківська – П. С.) – 343 525 тис. карбованців, на Тернопільську – 351 630 тис. карбованців, на Херсонську – 297 815 тис. карбованців, на Черкаську – 414 583 тис. карбованців, на Чернівецьку – 258 093 тис. карбованців⁸³¹. На Севастополь було передбачено 116 595 тис. карбованців. Отже, на 11 областей із 28 (у тому числі й місто Київ та Севастополь) було передбачено менші бюджети ніж на Кримську область. Відповідно, бюджетом на 1954 р. було передбачено максимально можливі видатки для Кримської області, проте, і їх виявилось недостатньо для того аби УРСР самостійно покривала усі програми, які було передбачено реалізувати у Криму. Тому заплановані раніше видатки по Раді Міністрів РРФСР і по загальносоюзних міністерствах було передбачено освоювати і по відбудові Севастополя та Євпаторії. Крім того, слід взяти до уваги цільові видатки бюджету республіки. Так, на

⁸²⁸Доповідь про Державний бюджет Української РСР на 1954 рік і звіт про виконання Державного бюджету 1953 року // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 9865. – Арк. 29.

⁸²⁹Доповідь про Державний бюджет Української РСР на 1953 рік та звіт про виконання Державного бюджету Української РСР за 1952 рік // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2943. – Арк. 226.

⁸³⁰Там само. – Арк. 74.

⁸³¹Там само. – Арк. 40.

фінансування народного господарства у бюджеті УРСР 1954 р. було передбачено 32,3% видатків, а на соціально-культурні потреби 59,2% видатків⁸³².

Вже 23 вересня 1954 р. ЦК КПУ звернувся із листом до ЦК КПРС щодо завершення відбудови міста Севастополя⁸³³. Слід звернути увагу, що питання використання фондів, які було передбачено за Радою Міністрів РРФСР і Міністерством будівництва та Міністерством нафтової промисловості СРСР на проектні роботи по об'єктах в Севастополі й Євпаторії, подавалося ЦК КПУ до Ради Міністрів СРСР, а питання про завершення відбудови Севастополя подавалось на розгляд ЦК КПРС. У данному разі слід зважати на протистояння між ЦК КПРС і Радою Міністрів СРСР за повноту владу й компетенцій в державному управлінні, яке розгорнулося в Радянському Союзі після смерті Й. Сталіна. Питання ж відбудови Севастополя було політичним і тому його було винесено на розгляд Президії ЦК КПРС, а відповідні матеріали було роздано членам Президії. Голова ж Ради Міністрів СРСР Г. Маленков від 4 жовтня 1954 р. віддав розпорядження Голові Держплану СРСР М. Сабурову підготувати протягом десяти днів по питанню завершення відбудови Севастополя заключення із врахуванням, що питання буде розглядатися в ЦК КПРС⁸³⁴. У цій ситуації Голова Ради Міністрів СРСР підкреслив політичну важливість відбудови Севастополя, оскільки ЦК КПРС розглядав питання саме такого характеру. У зв'язку із розглядом питання відбудови Севастополя Держпланом СРСР і подальшим розглядом в ЦК КПРС представник УРСР при Раді Міністрів СРСР Г. Єсіпенко вважав за доцільне участь у цьому процесі представників Кримської області й Севастополя.

До Держплану СРСР Г. Маленковим було направлено проект постанови Ради Міністрів СРСР, який було представлено

⁸³² Доповідь про Державний бюджет Української РСР на 1954 рік і звіт про виконання Державного бюджету 1953 року // ЦДАВО України. – Ф. Р-2. – Оп. 8. – Спр. 9865. – Арк. 30.

⁸³³ Секретарю ЦК КП України тов. Кириченко А. И. (від – П. С.) Г. Єсіпенко. Принято по ВЧ 9.Х. 1954 г. Сообщаю Вам о состоянии вопросов, поставленных ЦК КП Украины на рассмотрение в ЦК КПСС и союзных министерствах // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2943. – Арк. 151.

⁸³⁴ Там само.

ЦК КПУ, і цей проект мав назву – «Про завершення робіт по відновленню міста Севастополя». Голова Ради Міністрів СРСР наклав на нього резолюцію такого змісту: «т. Сабурову, прошу протягом десяти днів дати заключення, беручи до уваги, що це питання буде обговорюватися в ЦК КПРС»⁸³⁵. У даному разі бачимо, що в структурі виконавчої влади СРСР післясталінського періоду прийняття усіх рішень по реалізації державних програм, а також по забезпеченню їх фінансування, приймалися Радою Міністрів СРСР. Фактично, основним розпорядником бюджетних коштів СРСР була Рада Міністрів. Проте, процедура передбачала обов'язкове заключення Держплану СРСР, який був структурним підрозділом Союзного Уряду, а його Голова був Першим Заступником Голови Ради Міністрів СРСР. Систему державного управління, за якої прийняття усіх управлінських рішень загальносоюзного значення було сконцентровано у Раді Міністрів СРСР, вибудовано у період пізньої сталінщини. Ця система будувалась під диктатуру особи Й. Сталіна, котрий за собою зберігав посаду Голови Ради Міністрів СРСР, концентруючи управлінські важелі в вищому виконавчому органі держави. Партійні структури, фактично, виконували роль системи ідеологічного забезпечення політики, яку здійснювали державні виконавчі органи, керівництво якими на своїй особистості також замикав Й. Сталін. Саме тому після смерті Й. Сталіна виникає протистояння між партійними і урядовими органами на найвищому рівні, оскільки найвищі сталінські посади було поділено між двома особистостями, Г. Маленковим (Голова Ради Міністрів СРСР) і М. Хрущовим (Перший Секретар ЦК КПРС). Де-юре, відповідно до норм Статуту КПРС і Конституції СРСР, по партійній лінії Голова Ради Міністрів СРСР Г. Маленков підпорядковувався Першому Секретареві ЦК КПРС, проте, реального механізму контролю діяльності Ради Міністрів СРСР у Першого Секретаря ЦК КПРС не було, оскільки функціонування цього механізму мав забезпечувати сам же Голова Ради Міністрів та інші її члени, будучи керівним ядром вищого виконавчого органу країни як члени правлячої

⁸³⁵ (В – П. С.) ЦК КП України тов. Кириченко А. И. (від – П. С.) Дудина Ю. Принято по ВЧ 28.X.1954 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2943. – Арк. 170.

партії. Позиції Першого Секретаря ЦК КПРС посилювалися завдяки тому, що він спирався на республіканські партійні організації. Власне, тут можемо знайти пояснення чому питання відбудови Севастополя і постанову Ради Міністрів СРСР ініціювало ЦК КПУ. Ініціативу ЦК КПУ підхоплювало ЦК КПРС й активно підтримувало й виносило на політичний рівень.

Проте, ситуація в Раді Міністрів СРСР складається на протидію ініціативам ЦК КПУ. Так, не зважаючи на резолюцію Г. Маленкова, Голова Держплану СРСР М. Сабуров дав розпорядження підготувати негативний висновок щодо постанови Ради Міністрів СРСР «Про завершення робіт по відновленню міста Севастополя». Постпредство Ради Міністрів УРСР у Москві активно проводило заходи по роботі із Держпланом СРСР. Зокрема, було організовано ряд консультацій із Заступниками М. Сабурова Опарінім і Дегтярем за участі Голови Севастопольського міськвиконкому Сосницького. Проте, рішення про негативний висновок щодо проекту постанови, представленого ЦК КПУ було прийнято особисто М. Сабуровим і, як видно із повідомлення Постпредства УРСР, саме його позиція у підготовці негативного рішення була вирішальною. Отже, у цій ситуації слід звернути увагу на явні прояви міжособистісного протистояння на вищому номенклатурному рівні. Зокрема, у тому ж повідомленні на адресу Першого Секретаря ЦК КПУ О. Кириченка із Постпредства УРСР у Москві, вказувалося, що представник УРСР Ю. Дудін звернувся до М. Сабурова із проханням прийняти його і Сосницького й просив Першого Секретаря ЦК КПУ О. І. Кириченка переговорити із М. Сабуровим аби добитися позитивного висновку щодо проекту постанови, представленого ЦК КПУ, який мав розглядатися в Раді Міністрів СРСР і ЦК КПРС⁸³⁶. Відповідно, важливу роль і на цьому етапі відігравали міжособистісні відносини у середовищі вищої номенклатури. Причому, позиція Першого Секретаря ЦК КПУ у відносинах із Головою Держплану СРСР щодо данного проекту постанови могла відіграти вирішальну роль. Отже, це є

⁸³⁶Доповідь про Державний бюджет Української РСР на 1953 рік та звіт про виконання Державного бюджету Української РСР за 1952 рік // ЦДА-ГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2943. – Арк. 171.

зайвим свідченням зростання політичного і адміністративного впливу партійного керівництва республіки.

У лобіюванні прийняття Радою Міністрів СРСР постанови яка забезпечувала би виділення із бюджету СРСР фондів на відбудову міста Севастополя важливу роль відіграло Постійне Представництво Ради Міністрів УРСР у Москві. Постпред Ради Міністрів УРСР активно здійснював лобіювання в Держплані СРСР і Раді Міністрів СРСР питання прийняття постанови Ради Міністрів СРСР «Про завершення робіт з відбудови міста Севастополя». Цей проект постанови було представлено в Раду Міністрів СРСР ЦК КПУ⁸³⁷, відповідно, Постпред Ю. Дудін звітував перед Першим Секретарем ЦК КПУ. Постпред активно добивався позитивного висновку Держплану СРСР з питання прийняття цієї постанови Радою Міністрів СРСР і надати такий висновок союзний Держплан не погоджувався. Постпредством було організовано нараду за участі його співробітників, Голови Севастопольського міськвиконкому Сосницького і Заступників Голови Держплану Опаріна і Дегтяря. Тобто, очевидними є функції й повноваження Постпреда Ради Міністрів УРСР при Раді Міністрів СРСР у питанні забезпечення умов для відбудови Севастополя, а саме, він мав забезпечувати інформування органів влади і управління загальносоюзного рівня щодо позиції республіканського керівництва УРСР, а також забезпечувати зустрічі й переговори посадових осіб органів влади і управління УРСР із посадовими особами органів влади СРСР. Про хід і характер цієї діяльності Постпред мав оперативно повідомляти зацікавлені інституції в УРСР.

Повідомлення Постпредства до Першого Секретаря ЦК КПУ дає також інформацію про питання градації управлінських рішень найвищого рівня. Так, за висновком, який по проекту постанови розпорядився дати М. Сабуров, пропонувалося не приймати постанову Ради Міністрів СРСР, а включити в план на 1955 р. обсяги робіт по відновленню Севастополя у значно скороченому обсязі, а подальший розвиток міста вирішувати у річних планах в наступній п'ятирічці⁸³⁸. Тобто,

⁸³⁷ Дудін Ю. в ЦК КП України тов. Кириченко А. И. Принято по ВЧ 28.X.1954 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3725. – Арк. 170.

⁸³⁸ Там само. – Арк. 170.

прийняття постанови Ради Міністрів СРСР гарантувало, що стаття витрат на відновлення Севастополя буде захищеною у кожному Державному бюджеті СРСР, які мали прийматися у роки реалізації програми, започаткованої постановою Ради Міністрів СРСР. У разі ж пропозиції М. Сабурова питання виконання окремих робіт могло корегуватися у робочому порядку шляхом передбачення витрат на виконання робіт по відновленню міста за наявності можливостей. У свою чергу, прийняття спільної постанови Ради Міністрів СРСР і ЦК КПРС мало політичний характер і підвищувало суспільну значимість нормативного документу. Тобто, М. Сабуров, фактично, ініціював зрив пропозиції ЦК КПУ по відновленню Севастополя як обов'язкового до виконання проекту загальнодержавного значення. Питання капітального будівництва у цей період могло вирішуватися, зважаючи на обсяги вкладень, на рівні загальносоюзного Уряду, оскільки із бюджету УРСР витрати могли здійснюватися лише на соціально-культурні потреби та на фінансування народного господарства республіки. У питанні капітальних вкладень Рада Міністрів УРСР була обмеженою із-за централізації державних фінансів навколо повноважень загальносоюзних органів виконавчої влади. Тому постанова Ради Міністрів СРСР, якою могло бути захищено статтю державних витрат на відновлення Севастополя, могла бути мотивацією і для Ради Міністрів УРСР щоб витратити кошти на відновлення міста й міського господарства.

Листом від 15 жовтня 1954 р. Рада Міністрів УРСР звертається до Ради Міністрів СРСР із проханням зобов'язати Раду Міністрів РРФСР здійснити у 1954 р. додаткові топогеодезичні роботи по Севастополю у сумі 104 тис. карбованців⁸³⁹. Тобто, питання використання коштів бюджету союзної республіки вирішувалося Радою Міністрів СРСР. Отже, в СРСР бачимо яким чином працювала система централізації бюджетної політики. Централізація бюджетної політики у значній мірі перекривала можливості для виявлення ініціативи Радою

⁸³⁹ (В – П. С.) ЦК КП України тов. Кириченко А. И. (від – П. С.) Дудина. Принято по ВЧ 1.XI.1954 года. Сообщаю Вам о состоянии рассмотрения отдельных вопросов, поставленных Советом Министров УССР на рассмотрение Совета Министров СССР и союзных министерств // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2943. – Арк. 186.

Міністрів УРСР у реалізації подібних будівельних проектів, але залишалися можливості для здійснення лобістських заходів на рівні загальносоюзного керівництва. Питання за процедурою мало пройти затвердження у Держплані СРСР і відділ міського господарства Держплану підготував проект висновку, яким було підтримано прохання Ради Міністрів УРСР. Проте, Рада Міністрів РРФСР повідомляла, що зможе виконати ці проектні роботи по Севастополю лише у першому кварталі 1955 р. на замовлення Ради Міністрів УРСР силами підприємства Гіпрокомунбуд⁸⁴⁰. Отже, Держплан і Рада Міністрів СРСР виявляли більшу поступливість у питанні виконання робіт республіканськими інституціями, на відміну від питання виділення на законодавчому рівні фондів із загальносоюзного бюджету. Це є свідченням, що фінансові ресурси союзних республік були не контрольованими Радою Міністрів СРСР і, відповідно, для неї було нескладно ними поступитися.

Питання прийняття постанови Ради Міністрів СРСР про роботи по відновленню Севастополя мало подальший розвиток. Зокрема, Заступник Голови Держплану СРСР Опарін представив пропозиції для М. Сабурова щодо заходів по відновленню Севастополя. Серед них – запропонувати зацікавленим союзним міністерствам розглянути питання будівництва нижче лімітних об'єктів з планом на 1955 р., а Міністерство оборони зобов'язати виконати роботи по проектуванню, будівництву і реконструкції пам'ятників, пов'язаних із обороною Севастополя⁸⁴¹. На 31 січня 1954 р. по відновленню Севастополя було вже запропоновано М. Сабурову передати питання відновлення міста союзним міністерствам. У данному питанні практикувався традиційний для радянського періоду підхід, який полягав у мобілізації ресурсів усіх міністерств, які була змога залучити до виконання робіт. Тобто, відбудова мала здійснюватися на пайовій основі. Слід звернути увагу на формулювання щодо «зацікавлених» міністерств, причому, мова йшла про загальносоюзні міністерства. У розпорядженні загальносоюзних міністерств ресурси із Державного

⁸⁴⁰ Там само.

⁸⁴¹ (В – П. С.) ЦК КП України товарищу Кириченко А. И. (від – П. С.) Ю. Дудина. Передано по ВЧ 31.XII.1954 г. Сообщаю Вам результаты рассмотрения вопросов, поставленных ЦК КП Украины и Советом Министров УССР на решение ЦК КПСС // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2943. – Арк. 220.

бюджету СРСР були значно більші ніж у міністерств республіканських, оскільки союзні міністерства мали у своєму підпорядкуванні найбільші підприємства відповідної галузі і тому отримували на них ресурсів із Союзного бюджету значно більше ніж республіканські відомства. Щодо зацікавленості цих союзних міністерств у відновленні об'єктів, то ця зацікавленість могла пояснюватися потребою реалізувати виділені із бюджету фонди, які могли в якості лишків перейти назад до Союзного бюджету наступного після їх виділення року. Можливою була також зацікавленість цих міністерств у подальшій експлуатації збудованих площ. Проте, вирішення питання фінансування відновлення об'єктів Севастополя шляхом залучення зацікавлених союзних міністерств було не надійним, оскільки у більшості випадків такі об'єкти фінансувалися за залишковим принципом. Отже, у цьому разі очевидним є неефективний спосіб освоєння фінансових фондів на відбудову міста. Також, на відміну від освоєння цільового виділення фінансових ресурсів із бюджету СРСР, освоєвані фонди загальносоюзних міністерств не могли контролюватися ні Радою Міністрів УРСР, ні ЦК КПУ і, навіть, вищими партійними органами СРСР – ЦК КПРС. Контроль за освоєнням цих фондів був можливим лише зі сторони Ради Міністрів СРСР і то, лише при підведенні підсумків виконання народногосподарського плану за рік. Власне, у такий спосіб Рада Міністрів СРСР мала змогу концентрувати на собі компетенції по контролю за виконанням програм загальносоюзного масштабу.

Окремо Держпланом СРСР було відзначено проблему здійснення проектних робіт по будівництву Чорноріченського водогону, який мав вирішити питання водопостачання Севастополя. Цю проблему було запропоновано розглянути разом із планом проектних робіт на 1955 р.⁸⁴². Цей водогін мав першочерговим завданням зрошування земель для розвитку сільського господарства, а постачання водою Севастополя було його побічним завданням. Рада Міністрів УРСР розглядала можливість реалізувати роботи по розбудові цієї зрошувальної системи і водогону. Наказом по Міністерству сільського господарства УРСР від 21 квітня 1954 р. було унормовано процес виконання постанови Ради Міністрів УРСР від 1 квітня 1954 р., згідно якої мало відбуватися будівництво Чорноріченського водогону і зрошування земель площею 1,2 тис. га вартістю 4 млн. карбованців і забезпечи-

⁸⁴² Там само.

ти введення в експлуатацію західної її зони до поливного сезону 1955 р. і східну до поливного сезону 1956 р.⁸⁴³.

Розгляд пропозицій свого Заступника Опаріна М. Сабуров запропонував перенести до затвердження народногосподарського плану на 1955 р.⁸⁴⁴. Власне, після затвердження річного плану розвитку народного господарства була змога визначитися із союзними міністерствами, які мали змогу взятися за участь у відновленні Севастополя.

Отже, передача Севастополя від РРФСР до УРСР ставить перед Радою Міністрів УРСР і ЦК КПУ завдання по організації й адмініструванню заходів із відбудови цього міста. Керівництво УРСР у Державному бюджеті республіки на 1954 р. заклало доволі значні кошти для Кримської області й Севастополя. Проте, витрати із бюджету республіки мали покривати, здебільшого, соціально-культурні заходи, а потреби Севастополя забезпечити, зважаючи на особливості бюджетної системи СРСР, із бюджету республіки було не можливо. Тому за ініціативою ЦК КПУ на розгляд Ради Міністрів СРСР було внесено проект постанови «Про завершення робіт по відновленню міста Севастополя». Питання відновлення Севастополя набуло політичного змісту, зважаючи на його стратегічне значення. За умов політичної боротьби в СРСР післясталінського періоду між урядовими і партійними структурами загальносоюзного рівня, питання відновлення Севастополя стало предметом боротьби і міжособистісних домовленостей в середовищі номенклатури найвищого рівня. Проте, керівництво УРСР активно відстоювало протягом 1954 р. прийняття постанови Союзного Уряду, яка мала гарантувати фінансування відновлення міста, хоча й наштовхнулося на потужну протидію. Проте, по мірі можливостей керівництвом УРСР здійснювалися заходи із відродження міського господарства Севастополя, що видно на прикладі побудови Чорноріченського водогону, який мав вирішити питання із забезпеченням міста водою.

⁸⁴³ Приказ по Министерству сельского хозяйства Украинской ССР. 21 апреля 1954 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3855. – Арк. 2.

⁸⁴⁴ (В – П. С.) ЦК КП Украины товарищу Кириченко А. И. (від – П. С.) Ю. Дудина. Передано по ВЧ 31.XII.1954 г. Сообщаю Вам результаты рассмотрения вопросов, поставленных ЦК КП Украины и Советом Министров УССР на решение ЦК КПСС // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2943. – Арк. 220.

Висновки

Процеси соціально-економічної інтеграції Кримського півострова із Україною активно розгорнулися після завершення Другої світової війни завдяки реалізації програм відбудови економіки. Крим постраждав як у результаті тривалих бойових дій на його території в роки війни так і у результаті депортації із території півострова представників корінних народів. Складна демографічна ситуація у Криму зберігалась протягом всього десятиліття його соціально-економічної інтеграції із Україною, аж до прийняття політичного рішення радянським керівництвом про передачу півострова зі складу РРФСР до складу УРСР.

Програми відбудови економіки на територіях європейської частини СРСР здійснювалися на основі регіонального підходу, оскільки це було обумовлено максимальною мобілізацією на регіональному рівні трудових і матеріальних, у першу чергу, енергетичних ресурсів. Україна за можливостями мобілізації як трудових так і матеріальних ресурсів й можливостей логістики мала винятковий потенціал. У реалізації програм відбудови економіки УРСР, в першу чергу, ключове значення відігравав енергетичний потенціал Донбасу, можливості розвитку гідроенергетики у Подніпров'ї й нафтогазові ресурси Прикарпаття. Крім енергетичних ресурсів на території УРСР були значні перспективи для сировинного забезпечення розвитку будівельної промисловості, кліматичні умови відкривали можливості для продовольчого забезпечення як програм соціально-економічного розвитку на території республіки так і за її межами. Гідроресурси України давали можливості для вдалої логістики доволі густою мережею річок, а також для розвитку сільського господарства і промисловості. У цьому контексті значну перспективу економічного розвитку мали південні регіони УРСР, зокрема й прилеглі до території Кримського півострова.

Планування масштабних програм відновлення економіки після війни, а також керівництво ними здійснювалося на командно-адміністративних засадах. Централізовано реалізувалась також політика мобілізації й розподілу ресурсів для здійснення програм відбудови. Це часто робило систему управ-

ління економікою не здатною реагувати на виклики і часто, як у ситуації із будівництвом Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, неефективною. У таких умовах часто Кримський півострів, перебуваючи ізольованим від основних індустріальних та ресурсних центрів РРФСР, не становив інтересу для загальносоюзних і республіканських відомств у питаннях капіталовкладень та реалізації програм на його території. Проте, реалізація програм відбудови на території УРСР давала змогу вже у роки першої п'ятирічки після завершення Другої світової війни поживлявати соціально-економічну ситуацію в Криму й стимулювати відродження економіки на півострові.

Основу стратегії радянського керівництва в Україні по відновленню енергетичних потужностей було закладено у першому після Другої світової війни п'ятирічному плані (1946-1950 рр.). Її ключовими складовими була відбудова Дніпровської гідроелектростанції імені Леніна, а також відновлення й розбудова нових енергогенеруючих потужностей Донбасу. Особлива увага була спрямована на відбудову вугільної промисловості Донбасу і теплових електростанцій у цьому регіоні. У зв'язку із ключовим значенням відбудови енергетики Донбасу саме цей напрямок енергетичної стратегії в УРСР отримував найбільш потужне фінансове і ресурсне забезпечення. Зокрема, відбудова залізниць найбільш системно і потужно здійснювалась саме на території Донбасу. Відповідно, енергетична система Донбасенерго, яка поєднувала енергогенеруючі потужності Донбасу, розбудовувалась найшвидшими темпами порівняно із іншими енергогенеруючими й забезпечуваними системами України. Енергетична система Подніпров'я, Дніпроенерго, відбудовувалась менш швидкими темпами ніж Донбасенерго, проте, її значення було також надзвичайно важливим. Дніпропетровська і Запорізька області, охоплені Дніпроенерго, концентрували велику кількість промислових підприємств і мали агропромисловий комплекс, який розвивався доволі швидкими темпами. Ці дві області мали найбільш оптимальне співвідношення у темпах розвитку промисловості й сільського господарства. Проте, більша увага до Донбасу в розвитку енергогенеруючих потужностей надавалась, вочевидь, виходячи із великої концентрації сировини

(вугілля), а також можливостях забезпечувати електроенергією підприємства не лише України, а й Росії. Від 1947 р. темпи розбудови енергетичних потужностей Дніпроенерго прискорюються і стратегія розвитку цієї енергетичної системи переглядається у 1948 р. в зв'язку із відкриттям у районі Подніпров'я покладів бурого вугілля.

Значно складнішою була ситуація із енергетичним забезпеченням південних регіонів України. Цілковито критично ситуація на кінець першої п'ятирічки складалась у містах Одесі та Миколаєві. Дещо кращою була ситуація в Херсоні, а ця область розглядалась радянським керівництвом як доволі перспективна у розвитку сільського господарства, зважаючи на її кліматичні особливості. Ще 1947 р. Головою Ради Міністрів УРСР М. Хрущовим було запропоновано відмовитись від розбудови теплових електростанцій у південних районах УРСР і перейти на їх енергетичне забезпечення завдяки передачі електроенергії по високовольних лініях електропередачі від Дніпроенерго і Донбасенерго. У цьому контексті слід звернути увагу, що в 1947 р. відбулося приєднання Дніпроенерго до Донбасенерго, а це зменшило ризики перепадів навантаження на обидві енергетичні системи. М. Хрущов запропонував збудувати високовольну лінію електропередачі Кривий Ріг-Миколаїв-Херсон-Одеса і таким чином забезпечити південні регіони електроенергією, нарощуючи енергогенеруючі потужності на Донбасі. Дана пропозиція М. Хрущова була втіленням трансформації стратегії енергозабезпечення, яка характеризувалась переходом від будівництва малих енергогенеруючих потужностей локального значення до передачі значних обсягів енергії на великі відстані.

У період першої п'ятирічки після Другої світової війни радянським керівництвом втілювалась у життя стратегія по електрифікації сільського господарства і особлива увага надавалась саме південним регіонам України. Від початку ця стратегія полягала у вводити в дію малих гідроелектростанцій, вітрових електростанцій, малих теплоелектростанцій тощо. Поступово вона трансформується у підключення колгоспів до мережі високовольних ліній електропередачі. Енергогенеруючі потужності в Криму в цей період були не значними і, зважаючи на слабку заселеність півострова, а також поганий розви-

ток промисловості й сільського господарства, їх було достатньо. Але для реалізації стратегії соціально-економічного розвитку Криму потрібні були значно більші обсяги енергозабезпечення. Вже у 1948 р. було сформовано чітку стратегію енергозабезпечення південних регіонів УРСР і, відповідно, склалися передмови для передачі енергетичних ресурсів із південних районів України до Кримського півострова.

Південні райони України у післявоєнний період мали занедбане господарство. Агропромисловий комплекс цього регіону зазнав значних втрат, зокрема, їх зазнало і сільське господарство Криму. Проте, південні райони УРСР і північні райони Криму мали для керівництва СРСР особливе значення в планах розвитку сільського господарства. У цьому регіоні клімат характеризувався великою кількістю теплих днів на рік, що давало можливість вирощувати ряд культур, котрі становили для керівництва СРСР стратегічний інтерес. Зокрема, мова йшла про вирощування бавовника, рису і каучуконосів, були навіть пропозиції щодо освоєння вирощування цитрусових культур. Вже від 1947 р. відбувається активне освоєння цих культур у Херсонській, Миколаївській, Одеській та Ізмаїльській областях. Проте, у другій половині 1940-х рр. в південних областях України склалися дуже несприятливі умови для агарного розвитку. Регулярна нестача вологості, а також поширення небезпечних бур'янів, гірчаку, із-за тривалої відсутності їх профілактики наклали свій відбиток на стан сільського господарства регіону. Найбільш складні умови для розвитку сільського господарства були в Херсонській області, прилеглій до Кримського півострова, і за кліматичними умовами територія цієї області, утвореної в 1944 р., із північними районами Криму, фактично, становила перспективу формування цілісного господарського комплексу. Для Кримського півострова ключовою також була проблема відсутності достатньої кількості вологи. Ще 1947 р. Й. Сталіним було надано розпорядження Першому Секретареві ЦК КП(б)У Л. Кагановичу здійснити аналіз та розрахунки перспективи створення системи зрошування у південних районах УРСР. Відповідно, Л. Каганович надав доповідну із результатами аналізу й виклав перспективи створення такої системи зрошування, яка мала охопити території Запорізької, Херсонської, Миколаїв-

ської, Одеської, Ізмаїльської областей, а також Криму і частково Молдови. Розрахунки на цей період були доволі приблизними, проте, за ними перспективи господарського відродження Криму пов'язувалися із реалізацією у південних областях УРСР проекту зрошування посушливих земель і, взагалі, із економічним розвитком регіону. Цього ж року відбувається коригування планів зрошування південних областей України із більш реальними планами розвитку енергетики. Вже від 1948 р. плани розвитку енергетики в цьому регіоні було тісно пов'язано із планами зрошування посушливих територій. Таким чином, склалися передумови для вироблення реалізації комплексного плану створення умов для розвитку сільського господарства у південних районах України і північних районах Криму. Від 1949 р. активізується політика із вирощування бавовни у південних регіонах УРСР і в Криму. Радянське керівництво проводило цю політику зважаючи на зростаючі потреби у бавовні як стратегічній сировині й освоювало під неї усі придатні для культивування площі. Розвиток бавовництва і дає поштовх для розроблення і початку реалізації проекту будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування південних районів України і північних районів Криму у 1950 р. Проте, плани із вирощування бавовни у південних районах УРСР зійшли нанівець вже у 1954 р., коли було зроблено останні спроби отримати добрий врожай цієї культури.

Транспортне сполучення між Кримом і материковою частиною України забезпечувалося як до Другої світової війни так і у перші роки після її завершення здебільшого залізничним транспортом. Це сполучення здійснювалося по Сталінській залізниці яка охоплювала Запорізьку та Херсонську області УРСР і Кримський півострів. В цілому стан транспортного сполучення по південних районах УРСР був після війни надзвичайно поганим у результаті руйнування автотранспортних шляхів та залізничних колій, а наскрізне судноплавство Дніпром вдалося відновити лише у 1947 р. Тому, фатично, південні райони УРСР разом із Кримом були відрізними від великих промислових і адміністративних центрів України і СРСР. Генеральним планом розвитку залізниць вже на 1947 р. було передбачено значне зростання обсягів залізничних пере-

везень із материкової України до Кримського півострова і у зворотньому напрямку. Причому, ці перевезення здійснювалися у більшості гілкою, яка проходила через Запоріжжя, а перспективним планом розвитку залізниць передбачалося значне зростання обсягів перевезень між Кримом і материком гілкою яка проходила через Херсон. Це місто до середини 1950-х рр. планувалося як потужний транспортний вузол і через нього мало бути зорієнтовано більшість транспортних перевезень в напрямку Криму. У самому Криму також були плани розбудовувати залізничне сполучення між найбільшими курортними містами. Проте, вже у 1954 р. їх реалізацію на рівні керівництва СРСР було визнано недоцільною. Також Херсон мав відігравати важливу роль у водному сполученні Дніпром і, відповідно, стати вузловим пунктом сполучення залізничного і водного транспорту. В самій Херсонській області залізничні шляхи були погано розвинуті і у 1949 р. партійним керівництвом про це активно ставилося питання. Ситуація із розвитком мережі залізничного сполучення в Херсонській області починає активно змінюватися на краще із початком будівництва Каховської ГЕС, що обумовило потребу сполучення із містом Каховка.

Розвиток автомобільного сполучення між материковою частиною України і Кримом мав стратегічне значення для керівництва СРСР і цим питанням опікувався у 1948 р. безпосередньо Голова Ради Міністрів УРСР М. Хрущов. Під його керівництвом розгорнулися роботи по будівництву відрізка траси Харків-Сімферополь, який був частиною траси Москва-Сімферополь. М. Хрущовим для цього будівництва було застосовано методи мобілізації колгоспників що із залученням самого мінімуму ресурсів вирішило питання забезпечення будівництва. Цей досвід, за словами М. Хрущова, позитивно було оцінено Й. Сталіним. У подальшому він застосовувався при будівництві Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. В цілому, за ініціативами М. Хрущова в УРСР було розгорнуто доволі значні масштаби дорожнього будівництва і він наголошував на великому соціальному значенні розбудови автомобільного сполучення крупних промислових центрів із південними регіонами для створення умов розвитку рекреаційної зони в цих регіонах. Тобто, в цей пері-

од вже було чітке бачення однієї із ключових складових соціально-економічного розвитку Криму – індустрії відпочинку, а також було намічено вагому передумову для цього розвитку – будівництво системи автомобільного сполучення.

Напередодні передачі Кримської області до складу УРСР трудові ресурси Криму здебільшого концентрувалися у містах півострова. У цьому полягала ключова відмінність соціальної ситуації в Криму від материкової України. В Україні, здебільшого, трудові ресурси, які були найбільш мобільні для залучення у реалізацію крупних будівельних проектів і, взагалі, на роботу в промисловості чи на транспорті, концентрувалися в колгоспах. Фактично, колгоспи були тим резервом із якого відбувалося залучення робочих рук на масштабні будови і у промисловість в якості найбільш дешевої робочої сили. У Криму в сільській місцевості стан трудових ресурсів був дуже складним. Мало в яких колгоспах чисельність працездатного населення (за віковими показниками) перевищувала половину. Особливо складним було становище із трудовими ресурсами у колгоспах північного Криму, де планувалося реалізувати аграрні проекти, зокрема, і розвиток бавовництва.

Кримський півострів дуже постраждав у результаті бойових дій, які проходили в Другу світову війну на його території. Зазнала втрат як економіка так і соціальна сфера, значними були і демографічні втрати. Важкі демографічні наслідки від бойових дій на території Криму було поглиблено депортацією корінних народів півострова. Політика переселення до Криму населення із території РРФСР не дала змоги вирішити питання забезпечення економіки пістрова трудовими ресурсами. Як було відзначено іще дослідниками соціально-економічної сфери Криму радянського періоду, невдовзі після переселень у роки першої п'ятирічки відбувався масовий відтік населення. Переселенці не мали змоги обжити територію Кримського пістрова із-за кліматичних та інших особливостей господарювання. Наступна хвиля переселень на територію Криму розгортається у 1949 р. і чільне місце посідали в ході її проведення переміщення населення із території УРСР. У цей період було започатковано ряд програм розвитку сільського господарства й освоєння нових аграрних культур. Зокрема, в південних областях України було розпочато програму осво-

ення культивування бавовни, ця програма реалізувалась також і на території Кримського півострова. Задля забезпечення умов для розвитку сільського господарства у південних районах України і в Криму розгорнулась програма переселення населення у ці регіони. Проте, ці переселення не давали змоги вирішити демографічні проблеми на Кримському півострові із-за відсутності реальних можливостей у Криму приймати й облаштовувати велику кількість переселенців. У південних районах України ситуація із можливостями облаштування переселенців була дещо кращою, а тому найбільші масштаби переселення населення здійснювалося у сільську місцевість Херсонської та Запорізької областей.

Будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування південних районів України і північних районів Криму було своєрідним переломним етапом у розвитку системи адміністрування соціально-економічного розвитку як в УРСР так і в Криму. Будівництво каналів отримало статус «будови комунізму» й «ініціативи Сталіна», що підкреслювало його стратегічне значення. Будівництво мало здійснюватися Головним управлінням «Укрводбуд» Міністерства бавовництва СРСР, оскільки самим масштабним і важливим проектом аграрного розвитку в цьому регіоні мало стати культивування бавовни. Крім того, це міністерство вже мало досвід подібного будівництва. Головне управління «Укрводбуд» територіально поширювало свою компетенцію на територію УРСР (в межах до 1954 р.) і Криму. Начальник «Укрводбуду» А. Бочкін і керівництв політуправління М. Штефан мали повноваження підтримувати контакти напряму не лише із Міністерством бавовництва СРСР, якому підпорядковувалися, а й із Радою Міністрів СРСР на рівні заступників її Голови – Й. Сталіна. Проте, фактично, «Укрводбуд» опиняється в прямому управлінні Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова і Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченком. Фактично, за ініціативи керівництва УРСР приймалися нормативні акти які мали стати правовою основою для забезпечення цього масштабного будівництва необхідними ресурсами, у тому числі й нормативні акти, які приймалися керівництвом СРСР. ЦК КП(б)У і Рада Міністрів УРСР забезпечили будівництво Південно-Українського і Пів-

нічно-Кримського каналів всіма необхідними ресурсами на початковому етапі, про що відзначали А. Бочкін та М. Штефан. Тому керівництво «Укрводбуду» постійно звітувало щодо ситуації на будівництві перед керівництвом УРСР, особливо у питаннях кадрового забезпечення і соціально-політичної роботи із працівниками. Таким чином, керівництво УРСР взяло на себе ініціативу по забезпеченню і керівництву цим будівництвом, розширюючи свою компетенцію за межі республіки на Кримську область. У Криму будівництво об'єктів Південно-Українського і Північно-Кримського каналів також активно забезпечувалося й контролювалося керівництвом УРСР. Це будівництво радикально змінило соціально-економічну ситуацію в Криму. Відповідно, за декілька років до передачі Криму до складу УРСР керівництво УРСР продемонструвало, що саме воно у радянській системі адміністрування може найбільш ефективно і компетентно забезпечувати управління соціально-економічним розвитком півострова.

В рамках будівництва каналів зі сторони Ради Міністрів УРСР здійснювалися заходи по сприянню будівництву промислових об'єктів на території Криму. Характерним прикладом було лобювання Д. Коротченком будівництва Октябрського заводу стіно матеріалів і дороги до нього. Крім того, керівництвом УРСР здійснювалися заходи щодо сприяння збільшення пропускної здатності відтинку Сталінської залізниці Запоріжжя-Джанкой.

Проте, у 1952 р. відбувається втрата пріоритетності на урядовому рівні СРСР будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, що відразу позначилося на його забезпеченні. Цього ж року було поставлено під сумнів економічну доцільність реалізації так званого самотчного варіанту будівництва каналу і системи зрошування. За ініціативою академіка С. Жука було запропоновано відмовитися від «самотчного» варіанту із-за надто великого об'єму земельних робіт, що робить цей варіант надто дорогим. Натомість було запропоновано «машинний» варіант подачі води із Каховського водосховища. Власне, дана суперечка навколо вибору варіанту зрошування і обумовила припинення будівництва Південно-Українського каналу й зосередження роботи навколо будівництва локальних систем зрошування як Верхньо-

Інгулецька і Нижньо-Інгулецька. Цим локальним системам зрошуванн розігдлась ослбтва увага від самого початку реалізації проекту по будівництву Південно-Українського і Північно-Кримського каналів оскільки ці системи зрошування розглядалися як своєрідний полігон для відпрацювання технологій і підготовки кадрів для експлуатації систем зрошування південних районів України і північних районів Криму.

Фінансування будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів було передбачено у розмірі 12 млрд. карбованців. Проте, забезпечення фінансами здійснювалося у дуже малих обсягах і роботи виконувалися винятково завдяки заходам по забезпеченню цього будівництва зі сторони керівництва УРСР. Проте, фінансування такого масштабного будівництва могло здійснюватися лише із державного бюджету СРСР. Водночас, слід відзначити, що керівництвом УРСР було мобілізовано усі наявні в УРСР ресурси для проектного і наукового забезпечення будівництва об'єктів Південно-Українського і Північно-Кримського каналів і проектні та наукові дослідження проводилися не лише у межах території УРСР на той час, а й Криму. Проте, не зважаючи на ефективність мобілізації ресурсів які були наявні в УРСР, затримки у реалізації проектів в рамках будівництва відбувалися із-за того, що в союзних відомствах, здебільшого у Міністерстві багровництва СРСР, із затримками затверджувалися проекти і кошториси будівництва об'єктів.

У ході забезпечення керівництвом УРСР будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів ключове значення мала мобілізація трудових ресурсів для цього будівництва. Перший Секретар ЦК КП(б)У Л. Мельников на нараді після прийняття постанови Ради Міністрів СРСР і ЦК ВКП(б) висловився, що Україна здатна самостійно забезпечити будівництво як кваліфікованими так і не кваліфікованими працівниками. Причому, керівництво УРСР прагнуло до здійснення заходів по кадровому забезпеченню об'єктів будівництва також і в Криму, зважаючи. Мобілізація трудових ресурсів для будівництва здійснювалась завдяки розгалуженій системі партійних організацій по всій території УРСР. У цьому виявлявся основний фактор керівної ролі партії в радянській політичній системі. Правляча партія мала в наявності мобільний кадро-

вий ресурс – членів партії і цей ресурс був достньо мобільний для його спрямування на реалізацію проектів. Відповідно, мобілізація трудових ресурсів для будівництва давало змогу ЦК КП(б)У контролювати ідеологічну й організаційну роботу в середовищі працівників на будівництві.

Попередні плани будівництва Каховської ГЕС були вже на 1947 р., про що свідчить згадка про перспективу будівництва цієї електростанції М. Хрущовим у його доповідній записці на ім'я Й. Сталіна у якій він обґрунтовував свою пропозицію припинити реалізацію проектів по будівництву малих електростанцій у південних регіонах УРСР і натомість будувати високовольтні лінії електропередачі через Кривий Ріг до Миколаєва, Херсона і Одеси. Будівництво цієї ГЕС мало вирішити питання завершення формування Південного енергетичного району до якого мали увійти система Дніпроенерго, міста півдня України Херсон, Миколаїв та Одеса, а також Крим і Роставська область РРФСР. Створення такого енергетичного району мало відбуватися на базі будівництва масштабної мережі високовольтних ліній електропередачі й, фактично, закріпити вже прийняті у першій повоєнній п'ятирічці принципи забезпечення електроенергією принципи концентрації її виробництва з орієнтацією на джерела сировини й передачу на великі відстані до споживачів. Прийняття таких принципів енергозабезпечення великих територій передбачало забезпечення Криму електроенергією завдяки її передачі високовольтними лініями електропередачі. Тому будівництва Каховської ГЕС ставало вагомим фактором інтеграції Кримського півострова із Україною й формування локального економічного регіону на базі енергетичної цілісності.

Будівництво Каховської ГЕС потребувало ресурсного забезпечення, проте, на відміну від будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, воно перебувало під управлінням іншого загальносоюзного міністерства – Міністерства електростанцій СРСР, а здійснювало його Головне управління «Деніпробуд». Саме це Головне управління проводило відбудову ДніпроГЕС. Взяти фактичне управління цим будівництвом ЦК КП(б)У і Рада Міністрів УРСР на себе не змоги мали, оскільки кадрове забезпечення будівництва Каховської ГЕС було завдяки наявному у «Дніпробуду» ресу-

рсу від будівництва ДніпроГЕС. Питання забезпечення будівництва будматеріалами вирішувалося Міністерством електростанцій СРСР і в цьому процесі чільне місце займало забезпечення матеріалами із Криму. Тому даний проект вирішував не лише питання енергетичного забезпечення Кримського півострова на перспективу його соціально-економічного розвитку, а й стимулювало розвиток перспективних галузей, а саме, промисловості будівельних матеріалів.

Само будівництва Каховської ГЕС було тісно пов'язаним із розвитком сільського господарства у південних районах УРСР і північних районах Криму. Перспективи розвитку цієї галузі економіки були пов'язані із реалізацією проекту по будівництву Південно-Українського і Північно-Кримського каналів й системи зрошування південних районів України і північних районів Криму. Розвиток сільського господарства мав збільшити споживання електроенергії у періоди необхідності подачі води в систему зрошування. Відповідно, Каховська ГЕС мала стати ключовим фактором у стимулюванні формування цілісного господарського комплексу на територіальній базі південних районів України і північних районів Криму.

Після передачі Кримського піострова до складу УРСР у 1954 р. сформований у попередні роки цілісний господарський комплекс на територіальній основі південних районів України і Кримського півострова продовжив свій розвиток у цілісній політично-адміністративній системі. Інституціями КПУ і урядовими органами УРСР збійснювались активні лобіські заходи в партійних та урядових інституціях СРСР, характерним прикладом було лобіювання відбудови Севастополя. Також на ряд програм щодо розвитку пріоритетних для Криму галузей господарства виділялися прямі асигнування зі сторони уряду УРСР, а також надавалась адміністративна підтримки перспективним проектам, здебільшого у сфері сільського господарства та розвитку рекреаційної галузі. Також владними інституціями УРСР здійснювалась робота спрямована на інтеграцію підприємств Криму до структури республіканських господарських комплексів з метою забезпечення умов для їхньої рентабельності та розвитку. Характерними прикладами є сільськогосподарські підприємства, лікувальні заклади та заклади відпочинку, а також підприємства нафто-

газової промисловості. Ці заходи створювали передумови для створення більш ефективної системи управління і бюджетного фінансування, яке значно зросло для Кримської області після її включення до складу УРСР.

Інтеграція Кримського півострова із Україною у десятиліття після завершення Другої світової війни мала ряд складових, у першу чергу, це був розвиток транспортної інфраструктури регіонів, які були прилеглими до території Криму. Ключову роль відігравали також розвиток енергетичних потужностей у південних районах УРСР, реалізація програм аграрного розвитку й створення належних технологічних умов, у тому числі й демографічних. За нинішніх умов, коли однією із ключових складових політики України є повернення території тимчасово окупованої Російською Федерацією Автономної Республіки Крим, досвід першого повоєнного десятиліття по створенню умов для інтеграції Криму із Україною може застосовуватися і на практиці. Зокрема, досвід створення умов для формування цілісного господарського комплексу на територіальній основі південних районів України і Кримського півострова є корисним і за нинішніх політичних умов.

ВИКОРИСТАНІ ДЖЕРЕЛА І ЛІТЕРАТУРА

ДЖЕРЕЛА

Центральний державний архів громадських об'єднань України

Справи фонду 1, опису 23.

1. Спр. 3991 «Краткий справочник Министерства сельского хозяйства УССР об итогах хозяйственной деятельности колхозов УССР», 1940-1948, 33 арк.

2. Спр. 3993 «Промышленность УССР (справочные данные)», 1940-1948, 33 арк.

3. Спр. 4012 «Перечень принятых постановлений пленумов, Политбюро, Оргбюро и Секретариата ЦК КП(б)У, справки и сводки Особого сектора ЦК КП(б)У по организационным и партийно-политическим вопросам. Списки членов и кандидатов ЦК ВКП(б) и Центральной Ревизионной Комиссии ЦК ВКП(б), избранных XVIII съездом ВКП(б) и Всесоюзной конференцией. (Имеются пометки т. Кагановича Л. М.)», 20/1.1947-30/IX.1947, 227 арк.

4. Спр. 4017 «Выписка из протокола №15 заседания Политбюро ЦК КП(б)У за подписью тов. Хрущева Н. С., планы работы Политбюро, Оргбюро и Секретариата ЦК КП(б)У и материалы к ним, справки о выполнении этих планов. (Имеются пометки т. Кагановича Л. М.)», 17/I/1947-декабрь 1947, 247 арк.

5. Спр. 4023 «Проекты неотправленных постановлений Совета Министров СССР, Совета Министров УССР и ЦК КП(б)У, докладные записки на имя товарища Сталина И. В., тт. Маленкова, Берия и материалы к ним о работе промышленности, сельского хозяйства, ЦК ЛКСМ Украины и по др.. вопросам (имеются пометки и оригинал подписи тов. Кагановича Л. М.). Том. 1», 7/1.1947-18/V.1947, 477 арк.

6. Спр. 4026 «Письма за подписью т. Кагановича Л. М. товарищу Сталину И. В. по вопросам сельского хозяйства, промышленности, награждения и др. (Имеются правки т. Кагановича Л. М.)», 11/IV-31/XII.1947, 428 арк.

7. Спр. 4047 «Отпуска писем и телеграм за подписями начальников Управлений, заведующих отделами ЦК КП(б)У и их заместителей в министерства УССР, партийные, советские, военные и хозяйственные организации по организационным, партийно-политическим, административно-хозяйственным и по другим вопросам», 23/VII.1947-31/XII.1947, 446 арк.

8. Спр. 4051 «Материалы помощников секретарей ЦК КП(б)У для докладов секретарям ЦК КП(б)У, тт.. Хрущеву Н. С., Каганови-

чу Л. М., Коротченко Д. С. по вопросам партийно-организационным, партийно-политическим, промышленности, сельского хозяйства, лесозаготовок и работы комсомольской организации Украины. Том 1», 14/II.1947-17/XI.1947, 519 арк.

9. Спр. 4564 «Стенограмма заседания IV пленума Центрального Комитета Комсомола Украины», 6/X.1947-1947, 295 арк.

10. Спр. 4566 «Постановления, докладные записки, справки секретарей ЦК ЛКСМУ секретарям ЦК КП(б)У, тт.. Кагановичу Л. М. и Коротченко Д. С., о работе комсомольской организации Украины (Имеется резолюция т. Кагановича)», 23/I.1947-20/XII.1947, 216 арк.

11. Спр. 4583 «Письма, телеграммы т. Кагановича Л. М. и т. Хрущева Н. С. товарищу Сталину И. В., секретарям обкомов КП(б)У и докладная записка секретаря ЦК КП(б)У, т. Коротченко Л. С., бригад ЦК КП(б)У, заместителей секретарей отраслевых отделов ЦК КП(б)У секретарю ЦК КП(б)У, тов. Кагановичу Л. М., о восстановлении промышленных предприятий и о выполнении производственных планов, о ходе подготовки промышленности к работе в зимних условиях. (Имеются резолюции и пометки тов.. Кагановича Л. М. и т. Хрущева Н. С.)», 1/XI.1947-27/XII.1947, 297 арк.

12. Спр. 4697 «Постановление Секретариата ЦК КП(б)У, телеграммы тов. Кагановича Л. М. в Совет Министров СССР, обкомам КП(б)У, докладные записки, справки, сведения отдела электропромышленности ЦК КП(б)У, секретарей обкомов КП(б)У, Министерства электростанций УССР и других руководящих работников секретарям ЦК КП(б)У р строительстве и восстановлении электростанций, о восстановлении электроснабжения и мероприятиях по экономии электроэнергии. (Имеются резолюции тт.. Кагановича, Хрущева)», 3/I.1947-20/I.1947, 590 арк.

13. Спр. 4716 «Телеграммы за подписями Председателя Совета Министров УССР, тов. Хрущева Н. С., секретарей ЦК КП(б)У, тт. Кагановича Л. М. и Коротченко Д. С., в Совет Министров СССР, обкомы КП(б)У; докладные записки, справки отдела строительства и стройматериалов ЦК КП(б)У, секретарей обкомов КП(б)У, Министерства Внутренних Дел УССР секретарям ЦК КП(б)У, тт.. Кагановичу Л. М., Коротченко Д. С., о состоянии, обеспечении сырьем, оборудованием, о работе промышленности стройматериалов, о восстановлении заводов, предприятий, горобов и сел и об использовании военнопленных на строительно-восстановительных работах», 19/II.1947-8/X.1947, 464 арк.

14. Спр. 4747 «Телеграммы за подписями тт. Кагановича Л. М., Хрущева Н. С. министру путей сообщения, обкомам КП(б)У; отчеты, справки, докладные записки заместителя секретаря ЦК КП(б)У по транспорту, Министерства Внутренних Дел УССР, Управления

железнодорожного корпуса войск секретарям ЦК КП(б)У, тт. Кагановичу Л. М. и Коротченко Д. С. о восстановлении и работе железных дорог, мостов, портов и связи. (Имеются резолюции и правки тов. Кагановича Л. М.), 3/II.1947-20/XI.1947, 310 арк.

15. Спр. 4783 «Проекты постановлений ЦК КП(б)У, справки, сводки, сведения сельскохозяйственного отдела ЦК КП(б)У секретарям ЦК КП(б)У: тт. Хрущеву Н. С.; Кагановичу Л. М. и Коротченко Д. С., о работе обкомов КП(б)У по выполнению постановлений Февральского пленума ЦК ВКП(б) «О мерах подъема сельского хозяйства в послевоенный период и постановления XV пленума ЦК КП(б)У «О ходе подготовки и проведения весеннего сева в колхозах, совхозах, МТС и единоличных крестьянских хозяйствах Украины и по другим вопросам сельского хозяйства» (Имеется резолюция тов. Кагановича Л. М.), 27/I/1947-Июнь 1947, 255 арк.

16. Спр. 4799 «Проект постановления Совета Министров УССР и ЦК КП(б)У, телеграммы секретаря ЦК КП(б)У тов. Патоличева и Зам. Председателя Совета Министров УССР т. Старченко, докладные записки секретарей обкомов КП(б)У т. Кагановичу Л. М. о расширении орошения земель, о прелезащитных насаждениях и лесомелиоративных работах и других мерах обеспечения устойчивых урожаев в колхозах Измаильской, Херсонской и других областей Украины», 10/II.1947-3/VI.1948, 56 арк.

17. Спр. 5212 «Стенограмма совещания секретарей обкомов КП(б) Украины от 13-14 сентября 1948 г.», 382 арк.

18. 5015 «Сведения Статистического управления УССР о численности населения в рабочем возрасте в сельских местностях на 1 января 1947 г. по районам Запорожской, Днепропетровской, Одесской, Херсонской, Николаевской и Измаильской областей, присланные Н. С. Хрущеву. Сводки уполномоченного Министерства заготовок СССР о хлебозаготовке по УССР и об урожайности по отдельным обл.», 22/II.1947-18/IX.1947, 70 арк.

19. Спр. 5122 «Работа предприятий электропромышленности и электростанций», 7/VI.1947-21/XII.1948, 305 арк.

20. Спр. 5132 «Работа предприятий нефтяной и озокеритовой промышленности», 30.I-27.XII.1948, 210 арк.

21. Спр. 5143 «Приказы союзных министерств», 26.III-28.VI.1947

22. Спр. 5149 «Вопросы восстановления городов, сел и рабочих поселков», 29.I-27.XII.1948, 337 арк.

23. Спр. 5151 «Железнодорожный транспорт», 7.I-27.XII.1948, 241 арк.

24. Спр. 5247 «Справки, сводки и докладные записки транспортного отдела на имя петвого секретаря ЦК КП(б)У», 1948, 72 арк.

25. Спр. 5295 «Проекты неотправленных писем (отдел электростанций и электропромышленности)», 1948, 138 арк.

26. Спр. 5603 «Копии исходящих писем за подписью тов. Хрущева Н. С. в адрес Совета Министров СССР, Министерств и республиканских организаций», 3 янв. 1948-9 дек. 1948, 249 арк.

27. Спр. 5616 «Указания тов. Хрущева Н. С. об осуществлении важнейших мероприятий на ближайший период», 29IX-8/X.1948, 24 арк.

28. Спр. 5628 «Стенограмма совещания в ЦК КП(б)У по вопросу строительства автомобильной дороги Киев-Одесса», 27/XI.1948, 22 арк.

29. Спр. 5637 «Стенограмма совещания у секретаря ЦК КП(б)У тов. Хрущева по вопросу выращивания хлопка, трав и цитрусовых». 18/XII.1948, 58 арк.

30. Спр. 5797 «Автомобильный и гужевой транспорт. Строительство шоссейных дорог», 3.I-9.XII.1949, 319 арк.

31. Спр. 5800 «Водный транспорт», 25.III-12.XII.1949, 48 арк.

32. Спр. 6186 «Железнодорожный транспорт. Том I», 4.I-14.IV.1949, 153 арк.

33. Спр. 6187 «Железнодорожный транспорт. Том II», 15.IV-30.VII.1949, 254 арк.

34. Спр. 6188 «Железнодорожный транспорт. Том III», 5.VIII-28.XI.1949? 360 арк.

35. Спр. 6200 «Отчеты транспортных отделов обкомов КП(б)У», 15.I-24.II.1949, 56 арк.

36. Спр. 4723 «Выписки из постановлений бюро обкомов КП(б)У, справки инструктора отдела по строительству т стройматериалам ЦК КП(б)У, Министерства Внутренних Дел УССР, уполномоченного Госплана УССР о восстановлении жилфонда городов, о планах сельского и колхозного строительства на 1947 год, об использовании заключенных на восстановительных работах Южтяжстроя», 4.I-29.XII.1947, 51 арк.

37. Спр. 4753 «Телеграммы секретаря ЦК ВКП(б) тов. Кузнецова А. А.; секретаря ЦК КП(б)У, тов.. Кагановича Л. М., докладные записки, справки заместителя секретаря ЦК КП(б)У по транспорту; докладные записки, справки начальников Юго-Западного округа и дорог о работе железнодорожного транспорта», 2юV-30.X.1947, 364 арк.

Справи фонду 1, опису 24.

38. Спр. 150 «Автомобильный и гужевой транспорт. Том I», 28.II-12.VIII.1950, 149 арк.

39. Спр. 235 «1. Стенограмма совещания в ЦК КП(б)У по вопросу строительства Южно-Украинского канала 7.X.50 г. 2. Стено-

грамма совещания по рассмотрению и подготовке проекта постановления Совета Министров СССР «О строительстве Каховской гидроэлектростанции на р. Днепре, Южно-Украинского канала, Северо-Крымского канала и об орошении южных районов Украины и северных районов Крыма» 1950 года. 3. Стенограмма заседания комиссии по обсуждению проекта постановления Совета Министров СССР о строительстве Каховской гидроэлектростанции и Южно-Украинского канала 11.X.50 г. 4. Стенограмма совещания комиссии по проекту постановления о строительстве Каховской гидроэлектростанции 13.X.50 г., 7.X-12.X.1950, 78 арк.

40. Спр. 236 «Стенограмма докладов начальника «Укрводстроя» тов. Бочкина А. Е. и начальника «Днепростроя» тов. Андрианова С. Н. р строительстве Каховской гидроэлектростанции, Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов. 1-й экз.», 1950 г., 28 арк.

41. Спр. 813 «Отчет Херсонского обкома КП(б) Украины к докладу на Политбюро ЦК КП(б)У», 25.IX-25.IX.1951, 71 арк.

42. Спр. 865 «Вопросы переселения из области в область, из УССР в восточные области Союза и обратно», 2.I-27.XI.1951, 370 арк.

43. Спр. 893 «Вопросы оргнабора рабочей силы», 8.II-9.XI.1951, 31 арк.

44. Спр. 905 «Строительство Каховской ГЭС и каналов», 29.I-20.XII.1951, 281 арк.

45. Спр. 907 «Проект письма на имя т. Сталина И. В. и постановления СМ Союза ССР «О мероприятиях по обеспечению выполнения постановления СМ СССР от 20.IX-1950 года №4000 по строительству Каховской гидроэлектростанции»», октябрь 1951, 121 арк.

46. Спр. 908 «Проект письма на имя тов. Сталина И. В. и постановления СМ Союза ССР «О мероприятиях по обеспечению выполнения постановления СМ СССР о строительстве Южно-Украинского, Северо-Крымского канала и об орошении земель южных районов Украины и северных районов Крыма»», октябрь 1951, 208 арк.

47. Спр. 909 «Каховская гидроэлектростанция на р. Днепре. Проектное задание. Сводная записка», 9.XI.1951, 189 арк.

48. Спр. 945 «Строительство дорог», 6.IV-5.XI.1951, 18 арк.

49. Спр. 1290 «Строительство Каховской ГЭС и каналов», 15.V-8.XII.1951, 106 арк.

50. Спр. 1291 «Схема развития электрических сетей от Каховской ГЭС», 2.VII.1951, 67 арк.

51. Спр. 1356 «Протоколы, информации, докладные записки политотдела «Укрводстроя» о массово-политической работе, проведенной на строительстве Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов», 2.VI-22.XII.1951, 167 арк.

52. Спр. 1357 «Стенограмма собрания партийного актива строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов «Укрводстрой» от 20.IX-1951 года», 23.XI.1951, 84 арк.

53. Спр. 1358 «Стенограмма первого совещания партийно-хозяйственного актива строителей Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов «Укрводстрой» от 9-10 июня 1951 года», 25.VI.1951, 146 арк.

54. Спр. 1773 «Вопросы строительства Каховской ГЭС и каналов», 15.I-30.V.1952, 261 арк.

55. Спр. 1774 «Вопросы строительства Каховской ГЭС и каналов», 20.VI-19.XII.1952, 274 арк.

56. Спр. 2038 «Краткий справочник об итогах хозяйственной деятельности колхозов УССР за 1950 год», 29.I - - 1951, 60 арк.

57. Спр. 2688 «Стенограмма выступления секретаря ЦК КП(б)У тов. Кириченко А. И. на собрании партийно-хозяйственного актива строителей Каховского гидроузла», 26.I.1952, 13 арк.

58. Спр. 2725 «План внедрения результатов научных исследований в народное хозяйство СССР АН УССР на 1953 год, представленный Президиумом Академии наук УССР 25.II.1953 г.», 25.II.1953, 105 арк.

59. Спр. 2892 «Вопросы строительства Каховской ГЭС», 24.III-9.XI.1953, 89 арк.

60. Спр. 2893 «1. О строительстве канала Северный Донец-Донбасс. 2. О строительстве Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов», 16.I-2.VII.1953, 166 арк.

61. Спр. 2943 «Материалы Министерства финансов УССР: 1. Проекты государственного бюджета УССР на 1953 год. 2. Доклад о государственном бюджете УССР на 1953 год и отчет о выполнении госбюджета УССР за 1952 год. 3. Госбюджет УССР на 1953 год принятый Советом Министров УССР», 24.I.1953, 361 арк.

62. Спр. 3334 «Вопросы строительства Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов», 19.I-31.VIII.1953, 19 арк.

63. Спр. 3504 «Копии исходящих писем ЦК КПСС и СМ СССР, Министерства обороны СССР, справки отделов ЦК КП Украины, постановления бюро обкомов КП Украины и мероприятия по подготовке и проведению 300-летия воссоединения Украины с Россией», 9.II-14.XII.1954, 187 арк.

64. Спр. 3512 «Дркладные записки отдела науки и культуры ЦК КП Украины, Академии наук УССР-о внедрении научных работ в народное хозяйство и улучшении условий работы АН УССР», 10.III.1954, 143 арк.

65. Спр. 3553 «Постановление Крымского обкома КП Украины и облисполкома р мероприятиях по дальнейшему развитию сельс-

кого хазяйства, городов и курортов Крымской области», 27.XII.1954, 65 арк.

66. Спр. 3521 «Звіт Президії Академії наук Української РСР про основні підсумки наукової діяльності установ Академії наук УРСР за 1953 рік», 11.VI.1954, 150 арк.

67. Спр. 3577 «Копии исходящих писем в Совет Министров СССР, справки сельхозотдела ЦК КП Украины, информации обкомов КП Украины, сводки Министерства сельского хазяйства УССР и Министерства совхозов УССР-о ходе заготовок хлопка-сырца, льна, конопля и других технических культур», 25.I-31.XII.1954, 132 арк.

68. Спр. 3592 «Справки сельхозотдела ЦК КП Украины и информации обкомов КП Украины – о ходе выполнения постановления Пленума ЦК КПСС «О мерах по дальнейшему развитию сельского хазяйства СССР» и Пленума ЦК КП Украины «Об итогах Пленума ЦК КПСС и задачах партийной организации Украины по дальнейшему развитию сельского хазяйства», 3.I-4.II.1954, 448 арк.

69. Спр. 3725 «Справки отделов ЦК КП Украины, письма Постпредства УССР – о ходе рассмотрения вопросов, поставленных СМ УССР и ЦК КП Украины перед Правительством Союза ССР и ЦК КПСС», 5.I-31.XII.1954, 230 арк.

70. Спр. 3630 «Копия исходящего письма СМ СССР. Справки отдела тяжелой промышленности ЦК КП Украины, постановления и информации обкомов КП Украины. Справки и докладные записки объединения «Укрнефть» и «Крымнефтегазразведка» - о работе предприятий нефтяной промышленности и нефтеразведывательных организаций», 7.I-27.XI.1954, 45 арк.

71. Спр. 3740 «Госплан УССР представляет основне показатели проекта Плана развития республиканского хазяйства УССР на 1955 г.», 14.VIII-31.XII.1954, 168 арк.

72. Спр. 3743 «Копии исходящих писем ЦК КПСС и СМ СССР, справки сельхозотдела ЦК КП Украины, письмо конторы «Хаготживсырь» и информации обкомов КПУ – о подборе и расстановке кадров сельскохозяйственных органов», 11.I-21.XII.1954, 65 арк.

73. Спр. 3817 «Штаты ЦК КП Украины и Ворошиловградского, Днепропетровского, Запорожского, Киевского, Крымского, Львовского, Одесского, Сталинского и Харьковского обкомов партии, утвержденные постановлениями ЦК КПСС», 4.XI, 13 арк.

74. Спр. 3843 «Справка сельхозотдела ЦК КП Украины и письма Крымского обкома КП Украины – о мероприятиях по дальнейшему развитию сельского хазяйства в Крымской области и экономические показатели по колхозам Приморского и горным районам Крымской области», 30.VIII-23.XII.1954, 64 арк.

75. Спр. 3855 «Копия приказа Министерства сельского хозяйства СССР о строительстве Чернореченской оросительной системы в Крымской области и карты предварительного районирования Крымской области по лесорастительным условиям», 22.IV-29.VII.1954, 8 арк.

76. Спр. 3862 «Справки, статистические материалы обкомов, горкомов КП Украины, Одесского облисполкома, Статуправления Крымской области – об основных показателях экономического и культурного развития Одесской, Крымской, Черновицкой областей и городов Ворошиловграда, Днепропетровска, Запорожья, Львова, Одессы, Сталино и Харькова», 19.I-20.V.1954, 95 арк.

77. Спр. 3902 «Докладные записки, информации, планы, сведения о выполнении планов объединения «Укрнефть», трестов «Укрвостокнефтегазразведка», «Крымнефтегазразведка» – о работе предприятий нефтяной промышленности и нефтегазразведывательных организаций», 9.I-10.IX.1954, 75 арк.

78. Спр. 3937 «Постановление Херсонского обкома КП Украины – о ходе выполнения постановления СМ СССР «О мерах обеспечения досрочного введения в эксплуатацию на Каховской гидроэлектростанции двух гидроагрегатов в 1955 году», 29.VII.1954, 6 арк.

Центральний державний архів вищих органів влади та управління України

Справи фонду Р-2, опису 7

79. Спр. 4511 «Переписка с Комитетами, Главными управлениями и Советами при Совете Министров Союза ССР», 4 января – 31 декабря 1947 г., 190 арк.

80. Спр. 7986 «Секретариат Председателя Совета Министров. Материалы по вопросам транспорта», 1 января – 18 ноября 1949 г., 89 арк.

81. Спр. 8049 «Матеріали з питань діяльності Академії наук Української РСР у галузі сільського господарства. Про переселення населення за межі республіки (арк. 147)», 10 травня – 19 грудня 1949 р., 151 арк.

Справи фонду Р-2, опису 8

82. Спр. 2379 «Листування з Радою Міністрів Союзу РСР про забезпечення будівельними матеріалами будівництва Каховської гідроелектростанції, хід будівництва Української республіканської виставки тощо», 3 жовтня-31 жовтня 1951 р., 124 арк.

83. Спр. 2414 «Листування з облвиконкомами та міськвиконкомами про хід розвідувальних та проектних робіт на Каховській гідроелектростанції та Південно-Українському каналі тощо. Звіт Рес-

публіканської державної комісії по пропуску льодоходу та боротьбі з повінню», 8 січня-28 грудня 1951 р., 120 арк.

84. Спр. 2449 «Матеріали про хід переселення і господарського влаштування переселенців по областях України. Том І», 1 травня-18 серпня 1951 р., 213 арк.

85. Спр. 3121 «Листування з міністерствами промисловості будівельних матеріалів Союзу РСР та Української РСР, Держпланом УРСР та облвиконкомами про будівництво Каховської ГЕС, забезпечення будівництв будматеріалами», 5 липня-13 жовтня 1951 р., 201 арк.

86. Спр. 3184 «Листування з Радою Міністрів Союзу РСР, міністерствами СРСР та УРСР про роботу залізничного транспорту, покращення перевезення сільськогосподарських продуктів, забезпечення своєчасного перевезення вантажів для будівництва Каховської гідроелектростанції, Південно-Українського та Північно-Кримського каналів», 30 грудня 1950 р. – 29 грудня 1951 р., 163 арк.

87. Спр. 5687 «Листування з міністерствами та центральними установами Союзу РСР і Української РСР про хід будівництва Каховської гідроелектростанції, покращення роботи науковореставраційних майстерень, виконання плану житлового будівництва тощо», 13 червня-6 грудня 1952 р., 167 арк.

88. Спр. 5745 «Доповідні записки, інформації, довідки сектора про заходи по зміцненню геологорозвідувальних робіт та підготовку сировинних баз для будівельних підприємств, хід виконання плану будівництва Каховської гідроелектростанції і Південно-Українського каналу тощо», 9 квітня-25 вересня 1952 р., 172 арк.

89. Спр. 7547 «Листування з міністерствами та центральними установами Союзу РСР про хід робіт по будівництву Каховської ГЕС, будівництво залізобетонного мосту через р. Ворсклу в м. Полтаві, надбудову житлового будинку для Постійного представництва Українського РСР у м. Москві тощо», 22 квітня 1951 р. – 31 грудня 1953 р., 246 арк.

90. Спр. 7596 «Доповідні записки і довідки секторів про хід лісоочисних робіт у зоні затоплення водосховища Каховської ГЕС, реорганізацію Московських контор Головних постачальних організацій (Головпостач) Міністерства місцевої промисловості й Міністерства житлово-цивільного будівництва Української РСР», 2 січня – 6 жовтня 1953 р., 104 арк.

91. Спр. 8385 «Листування з міністерствами, центральними та обласними установами Української РСР про забезпечення безпеки руху через залізничні переїзди, виконання плану по будівництву шляхів у зоні Південно-Українського каналу і Каховського водосховища тощо», 2 січня – 4 квітня 1953 р., 192 арк.

92. Спр. 9865 «Матеріали до сесій Верховної Ради Української РСР», 15 січня – 19 грудня 1954 р., 202 арк.

93. Спр. 9867 «Матеріали до проекту і проект постанови Ради Міністрів СРСР «Про міри по дальшому розвитку сільського господарства, міст і курортів Кримської області», 16 липня – 23 серпня 1954 р., 257 арк.

Державний архів Херсонської області

Справи фонду П46, опису 1

94. Спр. 233 «Переписка с ЦК КП(б)У по созданию райкомов КП(б)У в городе Херсоне и области», март 1945-апрель 1945, 33 арк.

95. Спр. 934 «Переписка с Госпланом УССР, трестом «Укрсель-электро», райкомами КП(б)У, отчеты, справки и сведения о сельской электрификации», 8 февраля – декабрь 1947 г., 34 арк.

96. Спр. 1218 «Переписка с ЦК КП(б)У, министерством нефтяной промышленности по вопросу восстановления крэкинг завода, жилищно-гражданского строительства, коммунального, строительства колхозных жилищных домов и сельской эолектрификации», 21 января – 18 ноября 1948 г., 98 арк.

97. Спр. 1379 «Переписка с ЦК КП(б)У, обласными и районными организациями по вопросам работы автомобильного, водного и железнодорожного транспорта», 28 января – 24 декабря 1949 г., 41 арк.

98. Спр. 1984 «Отчеты и докладные записки о работе и строительстве Каховской ГЭС», февраль – декабрь 1951 г., 278 арк.

99. Спр. 1377 «Переписка с ЦК КП(б)У, Советом Министров СССР и УССР, министерствами и др. организациями по вопросам восстановления предприятий, строительства завода № 873 и автомобильной асфальтно-бетонной дороги Москва-Симферополь», 18 января – 21 ноября 1949 г., 124 арк.

100. Спр. 1445 «Переписка с ЦК КП(б)У, Советом Министров УССР, начальником Юго-Западного округа железных дорог по вопросам строительства узкоколейных путей», 24 февраля – декабрь 1949 г., 106 арк.

101. Спр. 1700 «Переписка с Министерством Морского флота и докладные записки начальника морского порта по вопросу хозяйственной деятельности морского порта и обслуживанию Каховской ГЭС», 4 января – 23 января 1951 г., 122 арк.

102. Спр. 2413 «Отчеты, информации и справки о ходе работ по строительству Каховской ГЭС и переписка с партийными и советскими органами по этому вопросу», 7 января 1953 г. – 8 января 1954 г., 390 арк.

103. Спр. 1773 «Переписка о строительстве Каховской ГЭС», 22 сентября – 31 декабря 1950 г., 92 арк.

Справи фонду Р3517, опису 1

104. Спр. 30 «Доклады о ходе створительства Южно-Украинского канала, о ходе выполнения постановлений VI Пленума ВЦСПС и февральского Пленума ЦК КП(б)У и др. за 1952 год», - - - , 215 арк.

105. Спр. 62 «Стенограмма собрания партийно-хозяйственного актива «Укрводстроя» от 27 января 1953 г.», 27 января 1953 г., 150 арк.

106. Спр. 86 «Годовые отчеты по РМЗ, АТК, МСК, УРСу, типографии «Укрводстрой» за 1953 год», 190 арк.

Справи фонду Р1979, опису 4

107. Спр. 67 «Переписка с обласными организациями. Выполнение распоряжений и постановлений Совета Министров и Облсполкома о строительстве кинотеатра им. Кирова, о приобретении легковых машин МТС, о выдаче ассигнований на ремонт кинотеатра в Н. Серогоз и др. вопросам», 1 ноября – 11 декабря 1951 г., 327 арк.

Нормативно-правові акти

1. Заседания Верховного Совета Украинской ССР, первая сессия (17-20 апреля 1951 г.). Стенографический отчет. – К.: Государственное издательство политической литературы, 1951. – 223 с.

2. Засідання Верховної ради СРСР (четверта сесія). 15 березня 1953 р. Стенографічний звіт. – К.: Видання Верховної Ради СРСР, 1953. – 36 с.

3. Заседания Верховного Совета Украинской ССР, третья сессия (10-12 сентября 1953 г.). Стенографический отчет. – К.: Государственное издательство политической литературы, 1954. – 176 с.

4. Засідання Верховної Ради Української РСР (шоста сесія) 16-17 червня 1954 р. Стенографічний звіт. – К.: Державне видавництво політичної літератури, 1954. – 142 с.

5. Засідання Верховної ради СРСР (перша сесія), 12-19 березня 1946 р. Стенографічний звіт // Закон про п'ятирічний план відбудови й розвитку народного господарства СРСР на 1946-1950 рр. – М.: Видання Верховної ради СРСР, 1946. – 432 с.

6. Заседания Верховного Совета СССР (первая сессия). 12-19 июня 1950 г. Стенографический отчет. – М.: Издание Верховного Совета СССР, 1950. – 400 с.

7. Заседания Верховного Совета СССР (вторая сессия). 6-12 марта 1951 г. Стенографический отчет. – М.: Издательство Верховного Совета СССР, 1951. – 379 с.

8. Заседание Верховного Совета СССР 4-го созыва, первая сессия (20-27 апреля 1954 г.): стенографический отчет. – М.: Изд. Верховного Совета СССР, 1954. – 571 с.

9. Заседания Верховного Совета РСФСР 2-го созыва, четвертая сессия (4-7 июля 1950 г.). Стенографический отчет. – М.: Издание Верховного Совета РСФСР, 1950. – 427 с.

10. Заседания Верховного Совета РСФСР 3-го созыва, вторая сессия (26-29 марта 1952 г.). Стенографический отчет. – М.: Издание Верховного Совета РСФСР, 1952. – 223 с.

11. Заседания Верховного Совета РСФСР 3-го созыва, третья сессия (25-27 августа 1953 г.). Стенографический отчет. – М.: Издание Верховного Совета РСФСР, 1953. – 201 с.

12. Заседания Верховного Совета РСФСР 3-го созыва, пятая сессия (31 мая-2 июня 1954 г.). Стенографический отчет. – М.: Издание Верховного Совета РСФСР, 1954. – 234 с.

13. Конституція (Основний Закон) Союзу Радянських Соціалістичних Республік. Із змінами і доповненнями, прийнятими на I, II, III, IV і V сесіях Верховної Ради СРСР третього скликання. – К.: Державне видавництво політичної літератури УРСР, 1954. – 24 с.

Збірники документів, статистичні та довідкові видання

1. Внешняя торговля СССР. Статистический сборник. 1918-1966 / Под. ред. В. С. Зинченко. – М.: Издательство «Международные отношения», 1967. – 242 с.; Внешняя торговля капиталистических стран. Статистический справочник за 1945-1950 гг. в сравнении с довоенным периодом / Под. ред. Б. Т. Колпакова. – М.: Внешторгиздат, 1952. – 496 с.

2. Всесоюзная перепись виноградных насаждений // Вестник статистики. Орган ЦСУ СССР. – М.: Госполитиздат, 1953. – № 3. – С. 92-94.

3. Из истории социалистического преобразования сельского хозяйства на Херсонщине (1918-1958 гг.). Сборник документов и материалов. Выпуск IV. 1943-1958 гг. – Симферополь: Издательство «Таврия», 1978. – 287 с.

4. Крим в умовах суспільно-політичних трансформацій (1940-2015). Збірник документів і матеріалів. Друге видання. Упоряд.:

О. Г. Бажан, О. В. Бажан, С. М. Блащук, Г. В. Боряк, С. І. Власнеко, Н. В. Маковська. – К.: ТОВ «Видавництво «Кліо»», 2016. – 1092 с.

5. Народное хозяйство Крымской области. Статистический сборник. – Симферополь: Крымиздат, 1957. – 272 с.

6. Социалистическое народное хозяйство Крымской области (1945-1970 гг.). Сборник документов и материалов. – Симферополь: Издательство «Таврия», 1980. – 285 с.

7. Сталинская ж. д. // Схемы железных дорог и водных путей сообщения СССР. Для служебного пользования. – Б.м.: Военное издательство народного комиссариата обороны, 1943. – схема 27.

Періодичні видання

1. Аскоченский А. Великий план орошения земель и советское хлопководство // Хлопководство. – 1951. – №. 1. – С. 11-16.

2. Климовский П. Влагозарядное орошение хлопчатника на Украине // Хлопководство. – № 11. – 1952. – С. 30-34.

3. Лисенко Т. О хлопководстве в южных районах Европейской части СССР // Хлопководство. – 1953. – №. 1. – С. 10-11.

4. Максименко М. М. Переселення в Крим сільського населення з інших районів СРСР (1944–1950 рр.) // Український історичний журнал. – 1990. – № 11. – С. 52–58.

5. Петров А. С. О сочетании отраслевого и территориального принципов в управлении промышленным производством // Правовые проблемы науки управления. – М.: Издательство «Юридическая литература», 1966. – С. 109–118.

6. Подозерский С. Задачи УкрНИХИ по селекции хлопчатника в связи с орошением земель на Украине // Хлопководство. – 1952. – №. 10. – С. 41-47.

7. Провести весенние полевые работы на высоком агротехническом уровне // Хлопководство. – 1953. – №. 3. – С. 6-9.

8. Солодовников В., Аркадьев Р. Деградация хлопководства в США // Хлопководство. – 1951. – №. 1. – С. 71-73.

9. Чесноков Н. Насущные вопросы хлопководства // Хлопководство. – 1953. – №. 1. – С. 3-9.

10. Шаров И. Глубокая влагозарядка как основа получения высоких урожаев хлопка в новых районах орошения // Хлопководство. – № 12. – 1952. – С. 12-21.

11. Яценко І. Відродження і діяльність партійних організацій Криму в 1944-1948 рр. // Український історичний журнал. – 1973. – № 2(143). – Лютий. – С. 89-93.

ЛІТЕРАТУРА

1. Ануфриев В. В первую послевоенную... Деятельность партии по укреплению промышленности кадрами рабочих в 1945-1950 гг. – М.: Мысль, 1983. – 111 с.
2. Баран В., Даниленко В. Україна в умовах системної кризи (1946-1980-ті рр.). – К.: Видавничий дім «Альтернативи», 1999. – 304 с.
3. Болгарев П. Виноградарство. – Симферополь: Крымиздат, 1960. – 574 с.
4. Болгарев П. Виноградарство Крыма. – Симферополь: Крымиздат, 1951. – 516 с.
5. Бочкин А. У истоков великой стройки (записки строителя). – Симферополь: Крымиздат, 1951. – 40 с.
6. Бочкин А. С водой как с огнем (рассказ гидростроителя). – М.: Издательство «Советская Россия», 1978. – 190 с.
7. Башарин С. Керченская руда (Из истории Камышбурунско-го железорудного комбината). – Симферополь: Крымиздат, 1960. – 104 с.
8. Василішин В. Розвиток і вдосконалення сітки залізниць Українського РСР // Питання розвитку усіх видів транспорту в Український РСР / Під заг. ред. Л. Шульпіна. – К.: Державний плановий комітет Ради Міністрів Української РСР, Науково-дослідний інститут Держплану УРСР, 1972. – С. 14-24.
9. Волобой П. В., Поповкін В. А. Проблеми територіальної спеціалізації і комплексного розвитку народного господарства Української РСР. – К.: Наукова думка, 1972. – 251 с.
10. Гинко С. Водноэнергетические богатства СССР. Их изучение и использование. – Ленинград: Гидрометеорологическое издательство, 1955. – 196 с.
11. Гидроэнергетика и комплексное использование водных ресурсов СССР / Под. общ. ред. П. Непорожного. – М.: Издательство «Энергия», 1970. – 320 с.
12. Градов Г. Л. Специализация и комплексное развитие южного экономического района СССР. – К.: Наукова думка, 1965. – 160 с.
13. Двойнишников М. Руководство КПСС восстановлением и развитием промышленности в послевоенный период. – М.: Политиздат, 1977. – 128 с.
14. Домрачев М. Проблеми розвитку пасажирських перевезень України // Питання розвитку усіх видів транспорту в Український РСР / Під заг. ред. Л. Шульпіна. – К.: Державний плановий комітет Ради Міністрів Української РСР, Науково-дослідний інститут Держплану УРСР, 1972. – С. 78-88.

15. Еременко Е. А. Развитие железнодорожного транспорта Украинской ССР. : Автореф. дис... канд. экон. наук: 592 – история народного хозяйства / Академия наук УССР. Институт экономики. – К. : 1969. – 276 с.

16. Жимерин Д. Г. История электрификации СССР. – М.: Издательство социально-экономической литературы, 1962. – 458 с.

17. Жимерин Д. Г. Развитие энергетики СССР / Д. Г. Жимерин. – М.-Ленинград: Государственное энергетическое издательство, 1960. – 327 с.

18. Зарубаев Н. Великие преобразования на юге Украины и в северном Крыму. – Ленинград: Ленинградское газетно-журнальное и книжное издательство, 1952. – 106 с.

19. Ильичев Е. Руда и сталь. – Симферополь: Крымиздат, 1950. – 47 с.

20. Каторгин И. Борьба Коммунистической партии за восстановление и развитие народного хозяйства в послевоенные годы (1954-1953 гг.). Тема XVI. Издание второе. – М.: Издательство ВПШ и АОН при ЦК КПСС, 1960. – 96 с.

21. Комяхов В. Сады и виноградники-богатство Крыма. – М.: Сельхозгиз, 1959. – 48 с.

22. Крим в етнополітичному вимірі / Авт. кол. під кер. М. Панчука. – К.: Світогляд, 2005. – 533 с.

23. Лобода М. Використання трудових ресурсів у відбудові важкої промисловості України (1943-1950 рр.). Автореф. дис. канд. іст. наук. КНУ імені Тараса Шевченка. – К. 2007. – 20 с.

24. Ляшко А. Груз памяти. Трилогия. Воспоминания. Книга вторая. Путь в номенклатуру. – К.: «Деловая Украина», 1997. – 543 с.

25. Максименко М. Местные советы Крыма в послевоенный период. 1945-1958. – К.: Издательство «Наукова думка», 1972. – 268 с.

26. Марковский Ф. Т. О возможностях использования Днепровского бурогоугольного бассейна для энергоснабжения юга Украины // Труды института теплоэнергетики. Сборник № 8. Посвящен 50-летию со дня рождения и 25-летию научно-педагогической деятельности действительного члена АН УССР Ивана Трофимовича Швеца. – К.: Издательство Академии наук Украинской ССР, 1952. – С. 132-137.

27. Пашеня В. Крымская область в советский период (1946-1991 гг.): Монография. – Симферополь: ДИАИПИ, 2008. – 520 с.

28. Пашеня В. Историография крымоведения: монография. – Симферополь: ДИАИПИ, 2013. – 367 с.

29. Разработка научных основ развития энергетических систем и их объединения в Единую энергетическую систему (ЕЭС). Перспек-

тивний план наукових досліджень на 1959-1965 гг. – К.: Академія наук Української РСР. Відділення технічних наук, 1959. – 35 л.

30. Пилипенко В., Круглов С. Питання розвитку внутрішнього водного транспорту Української РСР // Питання розвитку усіх видів транспорту в Українській РСР / Підзаг. ред. Л. Шульпіна. – К.: Державний плановий комітет Ради Міністрів Української РСР, Науководослідний інститут Держплану УРСР, 1972. – С. 19-24.

31. Решение объединенной научной сессии отделения истории и философии и Крымского филиала Академии наук СССР по вопросам истории Крыма. – Симферополь: Крымиздат, 1952. – 7 с.

32. Сеїтова Е. І. Трудова міграція до Криму (1944–1976): автореф. дис... к.і.н. – Дніпропетровськ, 2013. – 20 с.

33. Сергійчук В. Український Крим. – К.: Українська Видавнича Спілка, 2001. – 302 с.

34. Сухомел Г., Алпатыев С. Каховська гідроелектростанція, Південно-Український і Північно-Кримський канали – великі будови комунізму. – К.: Видавництво академії наук Української РСР, 1951. – 24 с.

35. Чумак В. Україна і Крим: спільність історичної долі: монографія. Вид. друге, переробл. і доповн. – К.: ВПЦ АМУ, 2013. – 180 с.

36. Шоломій Ю. М. Перспективи розвитку народного господарства в зоні Каховського гідробудівництва. – К.: Видавництво Київського державного університету імені Т. Г. Шевченка, 1952. – 35 с.

37. Юрчук В., Кожукало И. Коммунистическая партия во главе всенародной борьбы за восстановление и развитие народного хозяйства Советской Украины (1946-1950 гг.). – К.: Издательство политической литературы, 1986. – 365 с.

38. Юрчук В. Боротьба КП України за відбудову і розвиток народного господарства (1945-1952 рр.). – К.: Видавництво політичної літератури України, 1965. – 255 с.

Наукове видання

САЦЬКИЙ Павло Вікторович

КРИМ: ШЛЯХ ДО УКРАЇНИ (1945—1954 рр.)

Монографія

Видано в авторській редакції

Підп. до друку 12.09.19. Формат 60×84/16. Папір офсет. № 1.
Гарнітура Тип Таймс. Друк офсет. Ум. друк. арк. 34,66.
Обл.-вид. арк. 30,45. Наклад 300 пр. Зам. № 19-5563.

Державний вищий навчальний заклад
«Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана»
03680, м. Київ, проспект Перемоги, 54/1

Свідоцтво про внесення до Державного реєстру
суб'єктів видавничої справи (серія ДК, № 235 від 07.11.2000)

Тел./факс (044) 537–61–41; тел. (044) 537–61–44
E-mail: publish@kneu.kiev.ua

Для нотаток