

Сацький П. В.*

кандидат історичних наук, доцент,
ДВНЗ «Київський національний економічний
університет імені Вадима Гетьмана»,
Київ, Україна. pavangard@i.ua

АДМІНІСТРАТИВНІ ЗАХОДИ КЕРІВНИЦТВА УРСР У ХОДІ БУДІВНИЦТВА ПІВДЕННО-УКРАЇНСЬКОГО І ПІВНІЧНО-КРИМСЬКОГО КАНАЛІВ (1950–1953 рр.) В КОНТЕКСТІ ІНТЕГРАЦІЇ КРИМУ І УКРАЇНИ

Анотація. Досліджується роль керівництва УРСР 1950-1953 рр., Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова і Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка, в реалізації масштабних радянських проектів, зокрема, у створенні передумов соціально-економічної інтеграції Криму з УРСР. 1950 р. було ініційовано масштабний проект пізньосталінської епохи — будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів і системи зрошення півдня України і півночі Криму. Керівництво УРСР за власною ініціативою надає сприяння цьому будівництву. Зокрема, здійснюється фактичне лобіювання в уряді СРСР збільшення пропускної здатності ділянки залізниці Запоріжжя-Джанкой з метою забезпечення кращого транспортного сполучення між материком (УРСР) і Кримом. За сприяння керівництва УРСР задля потреб будівництва каналів відбувається будівництво Кримського заводу стінових матеріалів. Цей завод будувався в одному з найменш економічно нерозвинутих областей Криму, і його розбудова мала важливість для поліпшення статусу регіону. Лобістські заходи керівництва УРСР мали вагоме значення для соціально-економічного розвитку Криму і інтеграції півострова з Україною. Це відповідало потребам Кримської області ще до передачі Криму до УРСР 1954 р.

Ключові слова: лобістські заходи, керівництво УРСР, Кримська область, інтеграція з Україною.

Аннотация. Исследуется роль руководства УССР 1950-1953 гг., Первого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова и Председателя Совета Министров УССР Д. Коротченко, в реализации масштабных советских проектов, в частности, в создании предпосылок социально-экономической интеграции Крыма с Украиной. В 1950 г. был инициирован масштабный проект позднесталинской эпохи — строительство Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов и системы орошения юга Украины и севера Крыма. Руководство УССР по собственной инициативе содействует этому строительству. В частности, осуществляется фактическое лоббирование в Правительстве СССР увеличения пропускной способности участка железной дороги Запорожье-Джанкой с целью обеспечения лучшего транспортного соединения между материком (УССР) и Крымом. При содействии руководства УССР для потребностей строительства каналов осуществляется строительство Крымского завода стеновых материалов. Этот завод строился в одном из наименее экономически развитых областей Крыма, и его реконструкция имела важное значение для улучшения статуса региона. Лоббистские мероприятия руководства УССР имели весомое значение для социально-экономического развития Крыма и интеграции полуострова с Украиной. Это отвечало потребностям Крымской области еще до передачи Крыма в состав УССР в 1954 г.

Ключевые слова: лоббистские мероприятия, руководство УРСР, Крымская область, интеграция с Украиной.

Abstract. The role of the authority of Ukrainian SSR, the First Secretary of the Communist Party of Ukraine, L. Melnikov, and the head of the Council of Ministers of Ukrainian SSR, D. Korotchenko, in realisation of the great soviet projects during the years of 1950-1953,

* Satskyi P. V., Ph.D. in History, Associate professor, Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman, Kyiv, Ukraine. pavangard@i.ua

ADMINISTRATIVE MEASURES OF THE AUTHORITY OF UKRAINIAN SSR UNDER CONSTRUCTION OF SOUTH-UKRAINIAN AND NORTH-CRIMEAN CANALS (1950-1953 years) IN THE CONTEXT OF INTEGRATION OF THE CRIMEA WITH UKRAINE

particularly in creation preconditions for socio-economic integration of the Crimea with Ukrainian SSR is discussed. In 1950 the magnificent project of the late Stalinist age, i.e. building of South-Ukrainian and North-Crimean canals as well as the system of spraying the South of Ukraine and the North of Crimea was initiated. The leaders of Ukrainian SSR on their own initiative were fostering the process of canals building. Namely, actual lobbying within the government of the USSR on enlargement the capacity of the railway area Zaporizhzhia-Dzhankoy for ensuring more better traffic conditions between the mainland (Ukrainian SSR) and the Crimea was realized. By protection of the authority of Ukrainian SSR and for the needs of building the canals reconstruction of the Crimean plant of wall materials took place. The plant was being built in one of the least economically developed oblasts of the Crimea, and its building had an importance for improvement the status of the region. Lobbying measures of the authority of Ukrainian SSR had a huge significance for the socio-economic development of the Crimea and integration of the peninsula with Ukraine. This policy replied the needs of Crimean oblast even before transmission of the Crimea to Ukrainian SSR in 1954.

Key words: lobbying activities, authority of the USSR, Crimean oblast, integration with Ukraine.

Постановка проблеми. Інтеграція Криму з УРСР була процесом тривалим. Незважаючи на рішення про передачу Криму від РРФСР до складу УРСР 1954 р., яке здавалось одномоментним й емоційним, входження півострова до складу УРСР було обумовлено численними соціально-економічними факторами. Акт передачі Криму від РРФСР до УРСР був остаточною ланкою процесу інтеграції Кримського півострова з Україною. Найбільш рельєфно цей процес інтеграції вивився із запуском у СРСР пізньосталінської епохи численних програм, які були спрямовані на економічне освоєння регіонів європейської частини держави. Серед таких проектів слід відзначити створення крупних енергетичних районів у ході будівництва електростанцій, зокрема, Каховської ГЕС; розвиток сільсько-го господарства, особливо високорентабельного бавовництва на півдні України тощо. У ході реалізації таких масштабних проектів, як будівництво Каховської ГЕС, Південно-Українського і Північно-Кримського каналів й системи зрошення та обводнення південних регіонів України і північних районів Криму (розпочате на підставі постанови Ради Міністрів СРСР і ЦК ВКП(б) від 20 вересня 1950 р., які отримали статус «будівництва комунізму»), високу активність у їх адмініструванні виявляє партійне і урядове керівництво УРСР. У процесі ініціативного адміністрування цього «будівництва комунізму» керівництвом УРСР було підготовлено підґрунтя тісної соціально-економічної інтеграції Криму з Україною.

Аналіз попередніх досліджень і публікацій. Проблематика соціально-економічної інтеграції Криму з Україною у період до включення півострова у склад УРСР 1954 р. набула актуальності лише у період незалежності України. Проте і в радянський період в окремих роботах цьому питанню надавалась певна увага, зокрема, у передмові доктора історичних наук М. М. Максименка до збірника документів, присвяченого економічному розвитку Криму в 1945–1970-ті рр. [1]. Певна увага в цьому відношенні надавалась і питанню взаємовпливів між Україною і Кримом у зазначений період. За часи незалежності України проблематика соціально-економічного взаємовпливу між УРСР і Кримом знайшла висвітлення, зокрема, у роботі В. Сергійчука [2]. Проте безпосередньо питання адміністрування керівництвом УРСР будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, які мали результатом соціально-економічну інтеграцію Криму з Україною залишалось поза увагою дослідників.

Метою статті є дослідження процесу ініціативного сприяння керівництвом УРСР будівництва Каховської ГЕС, Південно-Українського та Північно-Кримського каналів та значення цих проектів для соціально-економічної інтеграції Криму з Україною. Дане питання лишається малодослідженим при тому, що його аналіз вимагає висвітлення численних аспектів системного розвитку процесу соціально-економічного взаємовпливу між Україною і Кримом в контексті політики СРСР щодо реалізації масштабних будівельних проектів у період до 1954 р.

Основні результати дослідження. Для керівництва УРСР важливим було проявити ініціативу в забезпеченні його провідної ролі в процесі будівництва Каховської ГЕС, Південно-Українського та Північно-Кримського каналів, зважаючи на особливості системи управління економікою в СРСР періоду пізньої сталінщини. Так, фонди з бюджету СРСР розподілялися через Міністерство фінансів союзним міністерствам і через них — для підвідомчих підприємств й організацій. Відповідно, завдяки масштабній «будові комунізму», керівництво УРСР мало можливість залучати кошти із союзного бюджету на економічний розвиток республіки, зокрема, на розвиток соціальної сфери, розвиток галузей місцевої промисловості, сільського господарства. Тому керівництво УРСР активно лобіювало спрямування коштів на розбудову 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 спорудження цих підприємств усіма необхідними матеріалами й обладнанням [3, арк. 88]. Так, Рада Міністрів УРСР 25 жовтня 1951 р. внесла до Президії Ради Міністрів СРСР пропозицію щодо збільшення фінансування будівництва Касперівського заводу стінових матеріалів (м. Нова Одеса) із 6 до 13 млн. рублів для забезпечення потужності виробництва ракушняка до 40 тис. тон на рік. Пропозиція мотивувалась необхідністю продукції цього заводу для будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського каналу й заводів Міністерства суднобудування [4, арк. 99].

Інший приклад ініціативних заходів — розвиток мережі залізниць на території УРСР республіканською Радою Міністрів і ЦК КП(б)У, що здійснювалося відповідно до запитів 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 ділянці [5, арк. 73-74].

Отже, питання розвитку залізниці на території УРСР — галузі, яка була підвідомчою не республіканському керівництву, а союзному Міністерству шляхів

сполучення, піднімаються як начальником «Укрводбуду», так і начальником однієї з 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 установи загальносоюзного підпорядкування використовувалися з тим, щоб керівництво УРСР безпосередньо зверталось до вищих урядових інституцій СРСР. Власне, зважаючи на ієрархізовану вертикаль управління в СРСР пізньосталінського періоду, керівники інституцій у питанні розвитку залізничної інфраструктури мали змогу звертатися лише до вищих органів по відомчій лінії. Так, звернення до Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова давало змогу поставити дане питання на рівні ЦК ВКП(б), тоді як звернення до Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка давало змогу поставити питання перед Радою Міністрів СРСР.

Лобістські заходи керівництва УРСР — Л. Мельникова і Д. Коротченка давали результати. Заступник Голови Ради Міністрів СРСР В. Молотов віддав розпорядження Міністру шляхів сполучення СРСР Б. М. Бещеву відвідувати 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 питання про посилення на 1952 р. пропускної здатності залізничної ділянки Запоріжжя — Джанкой [6, арк. 87].

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 поза тогочасних меж республіки. Зокрема, керівництво УРСР, в особі Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка, активно лобіювало будівництво заводу по видобутку ракушняка в Октябрському районі Кримської області. 4 серпня 1949 р. ЦК КП(б)У і Радою Міністрів УРСР було прийнято рішення щодо виробництва Міністерством промисловості будівельних матеріалів УРСР в Октябрському районі Кримської області і в цьому відношенні — будівництва заводу із видобутку каменя-ракушняка.

На будівництво заводу урядом УРСР було асигновано 2 млн. рублів, проте, через відсутність технічної документації будівництво не було розпочато. Кримський обком ВКП(б) звертався з цього питання до Міністерства промисловості будівельних матеріалів УРСР, проте, затвердження технічної документації так і не відбувалося, а без неї неможливо було оформити виділення коштів й почати будівництво. Секретар Кримського обкому ВКП(б) Л. Мезенцев 21 липня 1951 р. звернувся до Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка щодо сприяння в цьому питанні [7, арк. 79]. Відповідь на запит від Ради Міністрів УРСР Секретареві Кримського обкому ВКП(б) дав заступник Голови Ради Міністрів УРСР

А. Барановський, вказавши, що проектна документація Кримського заводу стіноматеріалів перебуває на затвердженні в Держплані УРСР, і Радою Міністрів дано розпорядження завершити її розгляд у триденний строк. Радою Міністрів було дано розпорядження Міністерству промисловості будівельних матеріалів УРСР, як тільки буде отримано висновок Держплану УРСР по проектній документації заводу, відправити її на затвердження до Міністерства промисловості будівельних матеріалів СРСР і забезпечити затвердження у десятиденний строк [8, арк. 82].

Питання будівництва заводу в Криму Міністерством промисловості будівельних матеріалів УРСР мало свою історію з 1941 р., коли відповідно до постанови Ради Міністрів УРСР від 23 вересня в Олександрійському 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 ракушняку [9, арк. 80]. Міністерство промисловості будівельних матеріалів УРСР доповіло республіканській Раді Міністрів, що технічна документація на будівництво цього заводу по її затвердженні Держпланом УРСР буде направлена на затвердження до Міністерства промисловості будівельних матеріалів СРСР, і зобов'язалось забезпечити затвердження союзним міністерством у тиждень строк [9, арк. 80].

Проте Держплан УРСР дає негативний результат розгляду технічної документації по Кримському заводу стіноматеріалів. Мотивація Держплану УРСР у зазначеному висновку полягала в тому, що камінь-ракушняк планується видобувати заводом, на який подано проект по Ново-Кипчакському родовищу. Щодо згаданого каменю, то він (відповідно висновків Держплану УРСР) не має достатньої механічної щільності, й родовище віддалено від залізниці на 15 км. Відповідно камінь з цього родовища недоцільно використовувати на будівництві об'єктів Південно-Українського каналу [10, арк. 118].

У своїй відповіді Держплан УРСР рекомендував передати технічну документацію по будівництву Кримського заводу стіноматеріалів Міністерству промисловості будівельних матеріалів СРСР щодо використання продукції цього заводу для місцевих потреб Кримської області РРФСР [10, арк. 118-119]. Однак 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 щодо будівництва заводу стіноматеріалів має бути направлена на затвердження Міністерству промисловості будівельних матеріалів СРСР.

При цьому відзначено, що доводи Держплану УРСР про невстановлені 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 видобувати на Ново-Кипчакському 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 висновку [11, арк. 121-122].

Так, щодо питання по заводу стіноматеріалів, то можемо бачити позицію Ради Міністрів УРСР 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. Мезенцева, яка полягала у використанні щонайменшого 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 лобювати розбудову промисловості, в тому числі й у Криму під будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Фактично, УРСР здійснювала практичні кроки по створенню умов економічного розвитку Криму ще до його передачі Україні 1954 р.

Важливо звернути увагу й ще на один факт здійснення Радою Міністрів УРСР дій, спрямованих на розвиток об'єктів у Криму, які мали важливе значення не лише для реалізації 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 стіноматеріалів із споживачами його продукції, і, виявляючи активне зацікавлення у її будівництві, Виконком Кримської обласної Ради депутатів трудящих звернувся до Ради Міністрів УРСР із проханням здійснити капітальний ремонт дороги Октябрське-Анновка у 1952 р. на суму 55 тис. рублів.

Кримський облвиконком отримав відповідь на цей запит, 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. рублів за рахунок фонду на капітальний ремонт [12, арк. 64]. 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 лобювання 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 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 Окрябське-Анновка на 1952 р. стояло питання також і про виділення для освоєння коштів у сумі 525 тис. рублів на 1953 р. Проте це питання мало бути розглянутим після затвердження геолого-розвідувальних запасів по Кримському заводу стіноматеріалів, 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-Дону[12, арк. 64]. 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 з УРСР були передумовою того, що на Крим 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 за коштами до союзного бюджету для місцевих потреб не віталось керівництвом СРСР, проте, 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 визначити 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 бюджет [13, арк. 224], то бачимо слушний привід для керівництва УРСР і Криму добитися фінансування цієї сфери із союзного бюджету.

Це мало особливо велике значення для Криму, оскільки соціальна сфера цієї області мала фінансуватися з бюджету РРФСР, проте, можливості бюджету 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. рублів. (із них 30 млн. рублів 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, через що було створено Комісію, котра мала у п'ятиденний термін розглянути заперечення і подати проект постанови на затвердження [14, арк. 1].

Із питанням фінансування «Укрводбуду» склалась подібна ситуація, оскільки за планом народногосподарського розвитку на 1951 р. цій організації для освоєння було виділено 65 млн. рублів (із них 40 на будівельно-монтажні роботи). 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 СРСР [14, арк. 3]. Питання виділення фінансових фондів для будівництва таких грандіозних об'єктів, які було оголошено «будовою комунізму» й розпропагандовано як ініціативу Й. Сталіна [15, арк. 1], було надзвичайно складним і зазнавало затримок. Для вирішення питань забезпечення будівництва була нагальною потреба залучати механізми внутрішньономенклатурного впливу.

Висновки. 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 Джанкоєм, 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 територіальної 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 з Україною ще до його передачі до складу УРСР. У післявоєнний період керівництвом УРСР було напрацьовано значний досвід у створенні умов для соціально-економічного розвитку економічно нерозвинутих регіонів. Цей досвід мав велике значення для подальшого забезпечення соціально-економічного розвитку Криму.

Проблематика системи адміністрування соціально-економічних процесів СРСР пізньосталінського періоду потребує подальшого дослідження, особливо у питанні реалізації масштабних проектів які отримували статус «ініціативи Сталіна» чи «будівництва комунізму». Це дає змогу зрозуміти механізм прийняття рішення радянським керівництвом про передачу Кримської області від РРФСР до УРСР.

ЛІТЕРАТУРА

1. Максименко М. Предисловие / М. Максименко // Социалистическое народное хозяйство Крымской области (1945-1970 гг.): Сборник документов и материалов. Л. П. Вакатова, М. В. Бахров, Крымский обком Компартии Украины. – Симферополь: Таврия, 1980. — С. 3-17.
2. Сергійчук В. Український Крим / В. Сергійчук. — К.: Українська Видавнича Спілка, 2001. — 304 с.
3. 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 // Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (далі — ЦДАВО України). — Ф. Р-2. — Оп. 8. — Спр. 5745.
4. 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.
5. 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.
6. 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.
7. Председателю Совета Министров УССР тов. Коротченко Д. С. (від) Секретаря Крымского обкома ВКП(б) Л. Мезенцева. 21 июля 1951 г. // ЦДАВО України. — Ф. Р-2. — Оп. 8. — Спр. 3121.
8. Секретарю Крымского обкома ВКП(б) товарищу Мезенцеву (від) Заместителя Председателя Совета Министров УССР А. Барановского. 30/VII.1951 // ЦДАВО України. — Ф. Р-2. — Оп. 8. — Спр. 3121.
9. Совету Министров Украинской ССР (від) Заместителя Министра промышленности строительных материалов Украинской ССР Н. Лысенко. 30 июля 1951 г. // ЦДАВО України. — Ф. Р-2. — Оп. 8. — Спр. 3121.
10. Совету Министров Украинской ССР, тов. Барановскому А. М. (від) Заместителя Председателя Госплана Совета Министров УССР А. Новикова. 31.VII.1951 // ЦДАВО України. — Ф. Р-2. — Оп. 8. — Спр. 3121.
11. Министру промышленности строительных материалов УССР тов. Шинкареву А. Ф., Заместителю Председателя Госплана Совета Министров УССР тов. Новикову А. Г. (від) Заместителя Председателя Совета Министров УССР А. Барановського. 14/VIII.1951 // ЦДАВО України. — Ф. Р-2. — Оп. 8. — Спр. 3121.
12. Совету Министров Украинской ССР, товарищу Барановскому А. М. (від) Заместителя Министра промышленности строительных материалов Украинской ССР Н. Лысенко. 11 июля 1952 // ЦДАВО України. — Ф. Р-2. — Оп. 8. — Спр. 5687.
13. 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.) // Центральний державний архів громадських об'єднань України (далі — ЦДАГО України). — Ф. 1. Оп. 24. — Спр. 2943.

14. Справка о состоянии проектно-изыскательских и подготовительных строительных работ по Каховской гидроэлектростанции, Южно-Украинскому и Северо-Крымскому каналам. Мельникову Л. Г. (від) Сердюкова Н. 29/I. 1951 г. // ЦДАГО України. — Ф. 1. Оп. 24. — Спр. 905.

15. Стенограмма 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.

REFERENCES

1. Maksimenko, M. (1980). Foreword. In L.P. Vakutova, & M.V. Bakhrov (Eds.), *Socialist people economy of the Crimean region (1945-1970.): Collection of documents and materials* (pp. 3-17). Symferopol: Tavria (in Rus.).

2. Sergiichuk, V. (2001). *Ukrainian Crimea*. Kyiv: Ukrainian Publishing Association (in Ukr.).

3. Central State Archives of Supreme Bodies of Power and Government of Ukraine, fund P-2, description 8, file 5745 (in Rus.).

4. Central State Archives of Supreme Bodies of Power and Government of Ukraine, fund P-2, description 8, file 2379 (in Rus.).

5. Central State Archives of Supreme Bodies of Power and Government of Ukraine, fund P-2, description 8, file 2414 (in Rus.).

6. Central State Archives of Supreme Bodies of Power and Government of Ukraine, fund P-2, description 8, file 3184 (in Rus.).

7. Central State Archives of Supreme Bodies of Power and Government of Ukraine, fund P-2, description 8, file 3121 (in Rus.).

8. Central State Archives of Supreme Bodies of Power and Government of Ukraine, fund P-2, description 8, file 3121 (in Rus.).

9. Central State Archives of Supreme Bodies of Power and Government of Ukraine, fund P-2, description 8, file 3121 (in Rus.).

10. Central State Archives of Supreme Bodies of Power and Government of Ukraine, fund P-2, description 8, file 3121 (in Rus.).

11. Central State Archives of Supreme Bodies of Power and Government of Ukraine, fund P-2, description 8, file 3121 (in Rus.).

12. Central State Archives of Supreme Bodies of Power and Government of Ukraine, fund P-2, description 8, file 5687 (in Rus.).

13. Central State Archives of Public Organizations of Ukraine, fund 1, description 24, file 2943 (in Ukr.).

14. Central State Archives of Public Organizations of Ukraine, fund 1, description 24, file 905 (in Rus.).

15. Central State Archives of Public Organizations of Ukraine, fund 1, description 24, file 236 (in Rus.).