

Україна ХХ ст.: культура, ідеологія, політика. Збірник статей / Гол. ред. В. Смолій, відп. ред. В. Даниленко, ред.-упоряд. В. Швидкий. — Випуск 24: Спеціальний: До 70-річчя від дня народження та 45-річчя науково-педагогічної діяльності професора Віктора Даниленка. — Київ: Інститут історії України НАН України, 2019. — 611 с.

Сацький Павло (м. Київ)

Кандидат історичних наук, доцент,
доцент ДВНЗ «Київський національний
економічний університет імені Вадима Гетьмана»
pavangard@i.ua
УДК 94(477)344.012.82(282.247.34) «1945/54»

**СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНА ІНТЕГРАЦІЯ
КРИМСЬКОГО ПІВОСТРОВА ІЗ УКРАЇНОЮ
У 1945–1954 рр.**

У дослідженні розкрито основні складові процесу економічної інтеграції Криму із Україною, процесу, який значно прискорився і набув актуальності після завершення Другої світової війни. Для розкриття проблеми автором було залучено значний масив документів Центрального державного архіву громадських об'єднань, Центрального державного архіву вищих органів влади та управління України, а також Державного архіву Херсонської області. На основі аналізу документів здійснено комплексне дослідження головних передумов формування цілісного господарського комплексу на територіальній основі південних районів України і Кримського півострова.

Ключові слова: Крим, будівництво траси Москва–Сімферополь, будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, бавовництво, Сталінська залізниця.

Унікальне геополітичне положення України особливо виражено помітним стає після Другої світової війни, а соціально-економічна ситуація обумовила більш прискіпливе ставлення до УРСР зі сторони керівництва Радянського Союзу. Розвитку південних районів УРСР і Криму сприяв фактор мілітаризації регіону Чорного моря, обумовлений початком «холодної війни».

Дослідженню проблематики господарського розвитку південних районів УРСР присвячено ряд робіт науковців радянського періоду й періоду після здобуття Україною незалежності. Так, у загальних роботах вартими уваги є дані щодо стану економіки і соціальної сфери України у роки першої та другої п'ятирічок після завершення Другої світової війни, а також дані про реалізацію основних програм по відбудові економіки [1]. Ці роботи дають змогу системно досягнути радянські плани відбудови господарського комплексу України, у тому числі й південних районів.

Проте, роботи дослідників періоду після здобуття Україною незалежності мають більш критичний погляд на реалізацію радянських програм відбудови і в них доволі значну увагу присвячено проблематиці економічного відродження Криму [2; 3]. Дослідженню соціально-економічних процесів безпосередньо на Кримському півострові до його передачі до складу України у 1954 р. присвячено як загальні кримилогічні праці [4; 5], так і ті, в яких розкрито конкретні проблеми. Так, зокрема, дисертаційне дослідження Е. Сеїтової та стаття М. Максименка розкривають особливості процесів трудової міграції до Криму в роки повоєнної відбудови економіки півострова [6; 7]. Проте, не зважаючи на доволі значну увагу до проблематики соціально-економічного відродження Криму після завершення Другої світової війни, потребує системного аналізу процес злиття Криму із господарським комплексом України.

Метою дослідження є комплексний аналіз основних чинників, які складали основу процесу формування цілісного господарського комплексу на територіальній основі південних районів України і Кримського півострова.

Як вказують демографічні дані, котрі були у розпорядженні ЦК КП(б)У, територія УРСР, не зважаючи на демографічні наслідки війни й окупації, мала відносно невеликі людські й матеріальні ресурси. Ресурсне забезпечення України у роки першої п'ятирічки після завершення Другої світової війни характеризувалося значною концентрацією необхідних для відбудови основних галузей матеріалів, які були відносно легко доступними. У прилеглий до Кримського півострова області України — Херсонській, а також у надзвичайно важливій для його соціально-економічного відродження — Запорізькій, важливими проектами повоєнної відбудови були програми аграрного розвитку, які обумовлювали реалізацію політики електрифікації сільського господарства і побудови системи зрошування земель. Кримська область у цей період була пов'язана спільною транспортною логістикою із цими двома областями України завдяки Сталінській залізниці, яка включала Запорізьку й Херсонську області УРСР і Кримську область РРФСР (до 1954 р.). Необхідно зазначити, що із реалізацією масштабних аграрних проектів, а згодом і будівельних, відбувається зростання навантаження на Сталінську залізницю, котра охоплювала території Запорізької, Херсонської областей УРСР і Кримського півострова. Відповідно, ефективність політики соціально-економічного відродження Криму могла визначатися впливом близьких до його території господарськи освоєних районів із якими було якісне транспортне сполучення.

Реалізація аграрних проектів у південних районах України була пов'язаною із програмою електрифікації сільського господарства, яка

активно розгорнулась від 1946 р., проте реалізація цієї програми відбувалась надзвичайно складними темпами. Лише від 1949 р. її втілення у життя набуває системності по всій Україні. Програма електрифікації сільського господарства мала давати в очікуванні значно вищу продуктивність аграрного виробництва. У цьому контексті слід звернути увага на основні її складові такі як розвиток малої гідроенергетики, теплової енергетики із використанням бурого вугілля, поклади якого було відкрито в 1948 р. у Запорізькій області, газу (зокрема, родовище було розвідано в регіоні Чорного моря), а також вітроенергетики. Проте, незважаючи на наявність самих різноманітних джерел отримання енергії й можливості та певні стимули до їх освоєння, пріоритет у розвитку енергетики поступово віддавався підключенню споживачів до високовольтних ліній електропередачі, на основі яких було іще на 1947 р. створено системи Донбасенерго, Дніпроенерго, а також енергокомбінати в Миколаєві, Херсоні й Одесі. Фактично, поступово значення набуває розбудова мережі енергорозподілення, яка жила за рахунок виробництва електроенергії потужними підприємствами Донбасу й Подніпров'я, а також основною енергогенеруючою річкою стає Дніпро. Таким чином було закладено підвалини для формування Південного енергорайону, який включав у себе Подніпров'я, Херсон, Миколаїв, Одесу, Ростовську область і Крим [8, арк. 3]. Ідея формування такого енергорайону виникла іще у 1947 р., проте, остаточно сформувалась із початком будівництва Каховської ГЕС, яке розпочалося у 1951 р. Питання пріоритету передачі електроенергії високовольтними лініями ставив іще М. Хрущов у 1947 р., мотивуючи більш економічно доцільним передавати електроенергію на великі відстані, ніж будівництва у південних регіонах УРСР місцевих електростанцій на вугіллі, яке слід було б завозити із Донбасу залізницею. Досвід підключення споживачів до ліній електропередачі згодом переноситься і до Криму, оскільки місцевих енергогенеруючих потужностей на півострові було цілковито не достатньо для реалізації масштабних проектів у основних сферах господарства й комунальному секторі після передачі півострова до складу УРСР у 1954 р.

Розгортання процесу мілітаризації у Чорноморському басейні в другій половині 1940-х рр. стимулювало розвиток промисловості будівельних матеріалів, обумовлений масштабними будівництвами як в причорноморських та приазовських районах України, так і на Кримському півострові. Протягом 1947 р. неодноразово гостро ставилось питання про незадовільні темпи розбудови у південних районах УРСР підприємств по виробництву будівельних матеріалів. У цьому контексті вартим уваги є лист першого секретаря ЦК КП(б)У М. Хрущова до Й. Сталіна з приводу будівництва у Одеській області Булдинського заводу із видобутку каменя-ракушняку. Зазначалося, що цей матеріал має постачатися спо-

живачам водним шляхом по Запорізькій, Миколаївській, Херсонській областях і до Криму. Водночас, вказувалося, що найбільшим споживачем каменя-ракушняку в регіоні є Міністерство будівництва військових і військово-морських підприємств СРСР. Вихід із Булдинського лиману до моря був перекритий природною дамбою і для його відкриття слід було прорити в цій дамбі канал. Відповідно, було запропоновано покласти на міністерство зобов'язання побудувати канал, який давав би змогу для вивезення видобутого каменя від заводу до споживачів [9, арк. 149]. У даному разі слід звернути увагу на використання керівництвом УРСР можливостей залучати кошти, які із союзного бюджету було отримано відповідним міністерством для розвитку промисловості на території УРСР. Крім того, вартий уваги факт постачання ракушняка, видобутого на території УРСР (у той час без Криму) до об'єктів на території Кримського півострова. В самому Криму від 1950 р. відбувалося нарощування виробництва будівельних матеріалів, зокрема, протягом 1950–1953 рр. відзначаємо динаміку по нарощуванню їх виробництва [10, арк. 24]. Водночас, слід відзначити різке нарощування виробництва цегли, черепиці й стінових матеріалів із початком реалізації проекту по будівництву Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Характерним прикладом стимулювання виробництва будівельних матеріалів за сприянням керівництва України була ситуація із Октябрським заводом стінових матеріалів на території Криму. Голова Ради міністрів УРСР Д. Коротченко у 1951 р. активно лобіював будівництво заводу із виробництва стіноматеріалів у Криму, мотивуючи його зведення потребами будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів [11, арк. 82]. При цьому, актуальним було постачання в Крим стінових матеріалів із України. У цей же період південні райони України ставали крупними центрами виробництва будівельних матеріалів. Цьому сприяла стрімка мілітаризація регіону Чорного моря і реалізація масштабних проектів пов'язаних із розвитком сільського господарства, зокрема, у південних районах УРСР. У рамках господарського освоєння прилеглих до Кримського півострова районів України реалізувалась потужна програма будівництва житла для колгоспників, реалізація якої активно лобіювалась керівництвом УРСР. У свою чергу, реалізація цих програм в УРСР стимулювала соціально-економічний розвиток Криму.

У ході реалізації масштабних проектів в УРСР у період пізньої сталінщини вироблялась особлива концепція управління соціально-економічними процесами в Україні. Її провідником був М. Хрущов, котрий обіймав посади першого пекретаря ЦК КП(б)У і голови Ради міністрів УРСР. Він активно втілював у життя концепцію регіонального підходу до планування й адміністрування проектів у межах УРСР, включаючи мобілізацію трудових й матеріальних ресурсів, при цьому зберігаючи

цілковиту залежність фінансової складової проектів від загальносоюзного бюджетного фінансування. Тобто, отримані результати виробництва господарства в УРСР мали мобілізуватися в загальносоюзні фонди, і у рамках вертикально інтегрованої командно-адміністративної системи ці фонди розподілялися, у тому числі й для України. Підходи М. Хрущова проявлялися, зокрема, у рекомендаціях Й. Сталіну щодо розвитку енергетики південних районів УРСР у 1947 р. й надалі, при виробленні концепції по мобілізації трудових ресурсів для будівництва по території України траси Москва–Сімферополь (відрізок Харків–Сімферополь), далі при будівництві траси Київ–Одеса. Сам М. Хрущов на нараді з приводу будівництва траси Харків–Сімферополь вказував, що запропонований ним підхід по цілковитому самозабезпеченню будівництва цієї траси на початковому етапі (підготовки полотна) було схвалено Й. Сталіним і висловлено думку про доцільність застосування цього підходу при реалізації інших масштабних проектів. Суть підходу, застосованого М. Хрущовим, полягала у мобілізації на підготовку полотна траси колгоспників у зоні 50 км. від будівництва, а також створення силами цих колгоспників робітничих поселень по ходу траси і забезпечення необхідними знаряддями праці цього будівництва за рахунок ресурсів України [12, арк. 11].

Мобілізація колгоспників для реалізації крупних будівельних проектів у повоєнний період, а також на обслуговування об'єктів інфраструктури у пізньосталінський період була звичним явищем, що часто йшло урозріз із перспективами виконання планів розвитку сільського господарства. Особливого гострим це виявилось у Херсонській області під час будівництва траси Москва–Сімферополь, на відрізку Харків–Сімферополь. Земляне полотно цієї траси було доволі швидко підготовлено силами колгоспників у 1948 р., проте, вже 1949 р. виникають проблеми із мобілізацією трудових і транспортних ресурсів колгоспів у зв'язку із їх залученням до сільськогосподарських робіт [13, арк. 66]. Будівництво відрізку траси Харків–Сімферополь було завершено у 1950 р. і це дало змогу для забезпечення умов перевезення до Криму людей і вантажів, а також для вивезення аграрної продукції із колгоспів. Важливе значення саме автомобільної траси полягало у тому, що її будівництво створювало умови для розбудови від неї доріг місцевого значення. Автомобільні шляхи давали змогу здійснювати перевезення невеликих обсягів пасажирів та вантажів, на відміну від залізниці, забезпечуючи більш тісну інтеграцію Криму із прилеглими областями УРСР, міжрегіональні зв'язки, закладаючи перспективи більш тісної співпраці на міжрегіональному рівні. В цілому, будівництво траси, яка мала сполучати Кримський півострів із материком, здійснювалося за рахунок ресурсів, що відволікалися від потреб у трудових та матеріальних ресурсах забезпечення аграрного розвитку південних районів УРСР (у межах

до 1954 р.). Трудові й транспортні ресурси колгоспів активно мобілізувалися також у зимовий період для потреб залізниці для розчищення заметів полотна колії. У телеграмі із Сімферополя, надісланій 24 січня 1949 р., секретарям Херсонського обкому КП(б)У і Сімферопольського обкому ВКП(б), а також облвиконкомам цих областей було висловлено захоплення від укладення 91 соціалістичного договору із колгоспами Херсонської й Кримської областей щодо створення кілометрових бригад для розчищення залізничного полотна від снігових заметів. Такий підхід було названо переходом від «трудгужповинності» до «добровільної свідомої соціалістичної праці» [14, арк. 25]. Почин для цієї кампанії було дано у Вознесенському районі Миколаївської області. Отже, для нормального функціонування залізничної мережі актуальною була потреба густої заселеності регіону, а в Кримській області це було складною проблемою.

Одним із ключових факторів інтеграції Криму із Україною було будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування південних районів України і північних районів Криму, а також Каховської ГЕС. Це будівництво було розпочато на підставі постанови Ради міністрів СРСР і ЦК ВКП(б) від 20 вересня 1950 р. «Про будівництво Каховської ГЕС і Південно-Українського та Північно-Кримського каналів й системи зрошування південних районів України і північних районів Криму». Це будівництво мало закласти підвалини для соціально-економічного розвитку степового регіону півдня України і північного Криму, і вирішити демографічну проблему цього регіону. Фактично, проект передбачав зрошування посушливих земель у південних районах УРСР і в Криму шляхом подачі водних ресурсів Дніпра та інших менших річок в регіоні. Реалізацією цього проекту союзний уряд намагався вирішити ключове питання господарського освоєння степових масивів півдня України і північного Криму, які характеризувалися посушливим кліматом. Ще 1949 р. в південних областях України було розпочато кампанію по освоєнню вирощування бавовни, тому будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналу перебувало у віданні Міністерства бавовництва СРСР, котре мало досвід реалізації таких масштабних будівельних проектів, і одним із мотивів будівництва системи зрошування у південних районах України площею 1200 тис. га і в північних районах Криму площею 300 тис. га [15, арк. 38], було на перспективу культивування бавовни.

У рамках реалізації цього проекту планувалося також будівництво поселень по його трасі із логістичною й соціальною інфраструктурою. Це будівництво мало статус пріоритетного у забезпеченні необхідними матеріалами. Реалізація проекту почалась із будівництва по трасі Південно-Українського й Північно-Кримського каналів поселень із транспортною

та соціальною інфраструктурою. Для реалізації проекту будівництва було утворено 9 будівельно-монтажних управлінь [16, арк. 232]. При цьому, будівництво здійснювалося паралельно із процесом проектуванням. Підхід, який полягав у першочерговому будівництві поселень, було застосовано цілком логічно, оскільки завдяки йому створено матеріальну основу для заселення районів майбутнього зрошування. Незважаючи на відмову від будівництва Південно-Українського каналу й відкладення будівництва Північно-Кримського каналу, було закладено умови для того, щоб розвивати сільське господарство у зоні цього будівництва [17, с. 52–53]. Питання ж посушливого характеру клімату у регіоні після відмови від будівництва Південно-Українського каналу вирішувалося шляхом будівництва локальних систем зрошування. Будівництво поселень по трасі Південно-Українського каналу заклало господарське освоєння посушливих районів, що створило передумови для формування єдиного господарського комплексу на базі територій південних районів України і Криму. Розвинуті господарські регіони України наближалися до межі з Кримським півостровом, які готувалися до заселення під реалізацію аграрних проектів.

Перші крупні переселення населення у південні райони УРСР відбуваються у зв'язку із активізацією розвитку сільського господарства в цьому регіоні. Від 1949 р. у південних районах УРСР розгортається ініційована М. Хрущовим кампанія по культивуванню бавовни, а також інших технічних аграрних культур [18, арк. 1]. Тому в 1949 р. під мотивацію необхідності збільшення працездатного сільського населення для культивування бавовни відбуваються переселення із західноукраїнських областей у відповідності до постанови Ради міністрів УРСР і ЦК КП(б)У від 12 серпня 1949 р. Переселення здійснювалося і до інших областей півдня і сходу України, проте лідером щодо новоприбулих була Херсонська область. У цей самий період відбуваються переселення із території УРСР також і в Крим. Так, 23 березня 1950 р. із Сумської області було відправлено до Кримської області ешелон із 145 сім'ями [19, арк. 68], а із Київської області до Криму в 1950 р. було відправлено 184 сім'ї [20, арк. 90]. Згідно звіту заступника начальника Управління при Раді міністрів УРСР у справах евакуації на 1 липня 1950 р. до Криму із Кам'янець-Подільської, Вінницької, Київської та Сумської областей було відправлено 972 сім'ї (4070 чоловік) [21, с. 110]. Політика переселення здійснювалась і в наступні роки. Найбільш масштабні переселення населення із УРСР до Кримської області почали здійснюватися із передачею півострова до складу України в 1954 р. Згідно із постановою Ради міністрів СРСР і ЦК КПРС «Про заходи по дальшому розвитку сільського господарства, міст та курортів Кримської області Українського РСР» було

передбачено переселення 17800 сімей [22, с. 214]. Крупні переміщення із західних областей відбувалися і в процесі будівництва Південно-Українського й Північно-Кримського каналів. У звітах начальника політичного управління головного управління «Укрводбуду» Міністерства бавовництва СРСР М. Штефана, яким здійснювалося будівництва каналів, повідомлялось, що дуже багато працівників на будівництві із західної України погано розуміють російську мову, тому потребують більш ретельної ідеологічної обробки, відзначалося також про можливість проникнення в середовище працівників націоналістичних елементів [23, арк. 9]. Залучення значної чисельності працівників на будівництво каналів та системи зрошування було засобом для заселення південних районів УРСР і північних районів Криму. В ході здійснення цього будівництва планувалося також підготувати достатню кількість кваліфікованих працівників для обслуговування системи зрошування, а надто у Криму [24, арк. 45]. У своїй доповідній начальник «Укрводбуду» А. Бочкін у 1952 р. рекомендував здійснити значні переселення населення в зону будівництва каналів та системи зрошування для ефективності експлуатації результатів проекту [25, арк. 89]. Тому для забезпечення заселення південних районів України була нагальна потреба розвитку сільського господарства як запоруки на основі колгоспної системи в УРСР, створення надійної концентрації трудових ресурсів. Власне, забезпечення умов соціально-економічного розвитку південних районів України як запоруки розвитку Криму було можливим за ефективного регіонального управління.

Найбільш показовим прикладом було забезпечення будівельно-монтажних управлінь при будівництві Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Так, відділи робітничого постачання (рос. — ОРСи) на території України забезпечувалися Міністерством торгівлі УРСР, і їх постачання за даними 1953 і 1954 рр. було оперативним, а асортимент відповідав заявкам. На території Кримської області постачання ОРСів здійснювалося Кримський обласним управлінням торгівлі, проте постачання було недостатнім, а звернення до Міністерств торгівлі РРФСР і СРСР не виправили ситуацію [26, арк. 74]. ЦК КП(б)У активно забезпечувало будівельні управління на території Криму керівними й кваліфікованими робітничими кадрами, а також проектними і науковими розробками [27, арк. 143]. Навіть щодо політичної роботи серед особового складу будівельних управлінь на території Криму начальник політвідділу «Укрводбуду» М. Штефан звітував перед ЦК КП(б)У. Керівництво УРСР поступово перебрало на себе управління будівництвом каналів, у тому числі й на території Криму, не зважаючи, що здійснювати реалізацію всього проекту мало Міністерство бавовництва СРСР.

У питанні управління соціально-економічними процесами у Криму за умов вертикально інтегрованої командно-адміністративної системи пізньосталінського періоду Кримський півострів був дуже складним регіоном. Забезпечення адміністрування проектів і соціально-економічного розвитку в Криму в цілому за умов командно-адміністративної системи було ускладненим через обмеженості його ресурсної бази. Така ситуація склалась в першу чергу через виселення із півострова корінних народів, що мало наслідком погіршення умов для ведення сільського господарства. А це була ключова галузь, яка могла успішно розвиватися у Криму й створити базу для його господарського освоєння. Це б поліпшило демографічну ситуацію, що могло привести до соціально-економічного розвитку півострова. Наявні на півострові трудові ресурси перебували у дуже складному соціальному становищі. В першу чергу слід відзначити наявність диспропорції між чисельністю міського і сільського населення. Так, на 1 січня 1954 р. чисельності населення півострова (без Севастополя) складала 845007 чол. Із них в сільській місцевості проживало 391570 чол. й 453437 — у містах [28, арк. 50]. У Севастополі за даними довідки мешкало 128459 осіб, отже, разом із Севастополем, на півострові проживало 973466 чоловік. Тобто, у містах проживало на 190326 чол. більше. При цьому, із числа сільського населення у працездатному віці перебували 219329 чол., тобто у непрацездатному віці у сільській місцевості були 172241 чол. Для повоєнного періоду така диспропорція між міським і сільським населенням була надзвичайно великою, зважаючи на труднощі із технічним забезпеченням сільсько-господарського виробництва й домінуванням ручної праці. У сільській місцевості Криму також частина населення, яка перебувала у непрацездатному віці не могли бути мобілізовані на здійснення масштабних проектів. Дані по окремих районах і колгоспах у Криму вказують, що в середньому ситуація із наявним населенням працездатного віку в сільській місцевості була навіть занадто оптимістичною. Найгірша демографічна ситуація була в районах Криму, які перебували в його північній частині й мали господарську орієнтацію на вирощування зернових. Тому без активного забезпечення трудовими ресурсами економіки Криму ззовні поживати соціально-економічну ситуацію було не можливо. Водночас, для забезпечення Криму трудовими ресурсами із території України було ускладненим через погане освоєння південних районів України. Тому програми по соціально-економічному розвитку прилеглих до Криму районів України створювали базу для сприяння у соціально-економічному розвитку Криму після передачі півострова до складу УРСР.

Після війни у Криму була також відчутною регіональна диспропорція у соціально-економічному розвитку. Фактично, лише Керченський пів-

острів мав доволі високий рівень розвитку завдяки промисловим підприємствам і рибному господарству. Південні райони Криму мали дещо кращі умови для розвитку порівняно із іншими у результаті культивування ними винограду й технічних культур, щодо яких було державне сприяння й створення умов значно кращих, ніж були в УРСР.

Також на півострові були обмеженими місцеві ресурси для розвитку галузей, які могли швидко забезпечити економічне пожвавлення. У першу чергу проблема була із прісною водою, необхідною не лише для зрошування, щоб створити сприятливі умови ведення сільського господарства, а також і для забезпечення водою міст і промисловості, котра концентрувалась на Керченському півострові. Адже металургійні підприємства потребували великі обсяги прісної води. Це питання було змога вирішити в результаті будівництва Північно-Кримського каналу, який мав забезпечити водопостачання Керчі та підприємств важкої індустрії із материка [29, арк. 37]. Дещо простішим було вирішення питання водопостачання Сімферополя і воно вирішувалося в рамках будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів «Укрводбудом» у 1951–1952 рр. [16, арк. 232]. У 1952 р. було вже затверджено проект будівництва Сімферопольського водосховища і розпочато роботи по його спорудженню. Планами роботи Головного управління «Укрводбуд» в Криму на 1953 р. передбачалося також спорудження водосховищ для постачання водою Керчі й Феодосії [30, арк. 50], проте до передачі Криму до складу УРСР питання затвердження проектів по водопостачанню інших міст на півострові вирішено так і не було.

Отже, після завершення Другої світової війни Україна і Кримський півострів набувають вирішального геополітичного значення не лише із військово-стратегічної точки зору, а також зважаючи на їх ресурсний потенціал. Проте, руйнація, завдана війною південним районам України і території Криму, ускладнила можливості господарського розвитку цих регіонів. У Криму труднощі господарського розвитку обумовлювалися також демографічними наслідками депортації із півострова корінних народів. Але на півдні України і Криму кліматичні умови були сприятливими для розвитку сільського господарства. У Кримській області поряд із демографічними проблемами ситуація ускладнювалась також нестачею ресурсів, у першу чергу водних, енергетичних тощо. Тому господарське освоєння Кримського півострова мало базуватися на покращенні демографічної ситуації шляхом створення умов для переселення населення і освоєння ним сільського господарства в умовах Криму. Тому південні райони України стають базою для господарського освоєння Кримського півострова й пожвавлення на ньому соціально-економічної ситуації. Це стає можливим у результаті реалізації потужних енерге-

тичних, аграрних проектів у регіоні південних районів України і Криму, а також розгортання роботи по розвитку транспортної інфраструктури й будівництва як військових, промислових, так і цивільних об'єктів. Важливе значення у процесі формування єдиного господарського комплексу на основі південних районів України і територій Кримського півострова мало будівництво Каховського ГЕС і Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування південних районів України і північних районів Криму. Будівництво Каховської ГЕС відкрило можливість для інтеграції Криму в енергетичну систему материкової України. Керівництво УРСР в ході забезпечення будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналу продемонструвало здатність ефективно мобілізувати ресурси для реалізації масштабних проектів не лише на території України, а і в Криму. Зважаючи на труднощі в адмініструванні процесів соціально-економічного розвитку півострова у складі РРФСР управлінські й мобілізаційні механізми УРСР демонстрували свою значно вищу ефективність щодо створення умов для розвитку Криму.

Джерела та література

1. *Юрчук В., Кожукало И.* Коммунистическая партия во главе всенародной борьбы за восстановление и развитие народного хозяйства Советской Украины (1946–1950 гг.) / В. Юрчук, И. Кожукало. — К.: Издательство политической литературы, 1986. — 365 с.
2. *Сергійчук В.* Український Крим / В. Сергійчук. — К.: Українська Видавнича Спілка, 2001. — 302 с.
3. *Баран В., Даниленко В.* Україна в умовах системної кризи (1946–1980-ті рр.) / В. Баран, В. Даниленко. — К.: Видавничий дім «Альтернативи», 1999. — 304 с.
4. *Пащенко В.* Крымская область в советский период (1946–1991 гг.) / В. Пащенко. — Симферополь: ДИАИПИ, 2008. — 520 с.
5. *Максименко М.* Местные советы Крыма в послевоенный период. 1945–1958 / М. Максименко. — К.: Наукова думка, 1972. — 268 с.
6. *Сеїтова Е.І.* Трудова міграція до Криму (1944–1976): автореф. дис. ... канд. іст. наук / Е.І. Сеїтова. — Дніпропетровськ, 2013. — 20 с.
7. *Максименко М.М.* Переселення в Крим сільського населення з інших районів СРСР (1944–1950 рр.) / М.М. Максименко // Український історичний журнал. — 1990. — № 11. — С. 52–58.
8. Центральний державний архів громадських об'єднань України, ф. 1, оп. 24, спр. 1291.
9. Центральний державний архів громадських об'єднань України, ф. 1, оп. 23, спр. 6324.
10. Центральний державний архів громадських об'єднань України, ф. 1, оп. 24, спр. 3862.
11. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України. ф. Р-2, оп. 8, спр. 3121.
12. Центральний державний архів громадських об'єднань України, ф. 1, оп. 23, спр. 5616.

13. Державний архів Херсонської області, ф. П46. оп. 1, спр. 1377.
14. Державний архів Херсонської області, ф. П46. оп. 1, спр. 1445.
15. Центральний державний архів громадських об'єднань України, ф. 1, оп. 24, спр. 236.
16. Центральний державний архів громадських об'єднань України, ф. 1, оп. 24, спр. 1774.
17. Бочкин А. С водой как с огнем (рассказ гидростроителя) / А. Бочкин. — М.: Издательство «Советская Россия», 1978. — 190 с.
18. Центральний державний архів громадських об'єднань України, ф. 1, оп. 23, спр. 5637.
19. Центральний державний архів громадських об'єднань України, ф. 1, оп. 24, спр. 375.
20. Центральний державний архів громадських об'єднань України, ф. 1, оп. 24, спр. 375.
21. Звіт заступника начальника Управління при РМ УРСР у справах евакуації І. Білая Раді Міністрів УРСР про виконання плану переселення сімей колгоспників до Криму. 3 липня 1950 р. // Крим в умовах суспільно-політичних трансформацій (1940–2015). Збірник документів та матеріалів. Друге видання. Упоряд.: О.Г. Бажан, О.В. Бажан, С.М. Блащук, Г.В. Боряк, С.І. Власенко, Н.В. Маковська. — К.: Кліо, 2016.
22. Проект постанови Ради Міністрів СРСР та ЦК КПРС «Про заходи по дальшому розвитку сільського господарства, міст та курортів Кримської області Українського РСР» // Крим в умовах суспільно-політичних трансформацій (1940–2015). Збірник документів та матеріалів. Друге видання. Упоряд.: О.Г. Бажан, О.В. Бажан, С.М. Блащук, Г.В. Боряк, С.І. Власенко, Н.В. Маковська. — К.: Кліо, 2016.
23. Центральний державний архів громадських об'єднань України, ф. 1, оп. 24, спр. 1356.
24. Центральний державний архів громадських об'єднань України, ф. 1, оп. 24, спр. 1358.
25. Центральний державний архів громадських об'єднань України, ф. 1, оп. 24, спр. 1773.
26. Державний архів Херсонської області, ф. Р3517. оп. 1, спр. 86.
27. Центральний державний архів громадських об'єднань України, ф. 1, оп. 24, спр. 1356.
28. Центральний державний архів громадських об'єднань України, ф. 1, оп. 24, спр. 3862.
29. Центральний державний архів громадських об'єднань України, ф. 1, оп. 24, спр. 2893.
30. Державний архів Херсонської області, ф. Р3517. оп. 1, спр. 86, спр. 30.

References

1. Yurchuk, V. & Kozhukalo, I. (1986). *Kommunisticheskaya partiya vo glave vsenarodnoy borby za vosstanovleniye i razvitiye narodnogo khozyaystva Sovetskoy Ukrainy (1946–1950 gg.)*. Kyiv: Izdatelstvo politicheskoy literatury. [in Russian].
2. Serhiichuk, V. (2001). *Ukrainskyi Krym*. Kuiv: Ukrainska Vydavnycha Spilka. [in Ukrainian].
3. Baran, V. & Danylenko, V. (1999). *Ukraina v umovakh systemnoi kryzy (1946–1980-ti rr.)*. Kyiv: Vydavnychiy dim «Alternatyvy». [in Ukrainian].
4. Pashchenya, V. (2008). *Krymskaya oblast v sovetskiy period (1946–1991 gg.)*. Simferopol: DIAYPI. [in Russian].

5. Maksimenko, M. (1972). *Mestnyye sovety Kryma v poslevoyennyy period. 1945–1958*. Kyiv: Naukova dumka. [in Russian].
6. Seitova, E. I. (2013). *Trudova mihratsiia do Krymu (1944–1976)*. [Labor migration to Crimea (1944–1976)]. (*Extended abstract of Candidate's thesis*). Dnipropetrovsk. [in Ukrainian]
7. Maksymenko, M. M. (1990). Pereselennia v Krym silskoho naselennia z inshykh raioniv SRSR (1944–1950 rr.). *Ukrainskyi istorychnyi zhurnal — Ukrainian Historical Journal*, 11, 52–58. [in Ukrainian].
8. Tsentralnyi Derzhavnyi arkhiv hromadskykh obiednan Ukrainy, f. 1, op. 24, spr. 1291. [Central State Archives of Public Organizations of Ukraine, fund 1, description 24, file 1291].
9. Tsentralnyi Derzhavnyi arkhiv hromadskykh obiednan Ukrainy, f. 1, op. 23, spr. 6324. [Central State Archives of Public Organizations of Ukraine, fund 1, description 23, file 6324].
10. Tsentralnyi Derzhavnyi arkhiv hromadskykh obiednan Ukrainy, f. 1, op. 24, spr. 3862. [Central State Archives of Public Organizations of Ukraine, fund 1, description 24, file 3862].
11. Tsentralnyi Derzhavnyi arkhiv vyshykh orhaniv vlady ta upravlinnia Ukrainy, f. P-2, op. 8, spr. 3121. [Central State Archives of Supreme Bodies of Power and Government of Ukraine, fund. P-2, description 8, file. 3121].
12. Tsentralnyi Derzhavnyi arkhiv hromadskykh obiednan Ukrainy, f. 1, op. 23, spr. 5616. [Central State Archives of Public Organizations of Ukraine, fund 1, description 23, file 5616].
13. Derzhavnyi arkhiv Khersonskoyi oblasti, f. P 46, op. 1, spr. 1377. [Central State Archives of Kherson region, fund P 46, description 1, file 1377]. [in Russian].
14. Derzhavnyi arkhiv Khersonskoyi oblasti, f. P 46, op. 1, spr. 1445. [Central State Archives of Kherson region, fund P 46, description 1, file 1445].
15. Tsentralnyi Derzhavnyi arkhiv hromadskykh obiednan Ukrainy, f. 1, op. 24, spr. 236. [Central State Archives of Public Organizations of Ukraine, fund 1, description 24, file 236].
16. Tsentralnyi Derzhavnyi arkhiv hromadskykh obiednan Ukrainy, f. 1, op. 24, spr. 1774. [Central State Archives of Public Organizations of Ukraine, fund 1, description 24, file 1774].
17. Bochkina A. (1978). *S vodoy kak s ognem (rasskaz gidrostroytelya)*. Moscow: Izdatelstvo «Sovetskaya Rossiya». [in Russian].
18. Tsentralnyi Derzhavnyi arkhiv hromadskykh obiednan Ukrainy, f. 1, op. 23, spr. 5637. [Central State Archives of Public Organizations of Ukraine, fund 1, description 23, file 5637].
19. Tsentralnyi Derzhavnyi arkhiv hromadskykh obiednan Ukrainy, f. 1, op. 24, spr. 375. [Central State Archives of Public Organizations of Ukraine, fund 1, description 24, file 375].
20. Tsentralnyi Derzhavnyi arkhiv hromadskykh obiednan Ukrainy, f. 1, op. 24, spr. 375. [Central State Archives of Public Organizations of Ukraine, fund 1, description 24, file 375].
21. Bazhan O. H., Bazhan O. V., Blashchuk S. M., Boriak H. V., Vlasenko S. I., & Makovska N. V. (Comps.). (2016). *Krym v umovakh suspilno-politychnykh transformatsii (1940–2015). Zbirnyk dokumentiv ta materialiv*. (2th ed.). Kyiv: TOV «Vydavnytstvo «Klio»». [in Ukrainian]
22. Bazhan, O. H., Bazhan, O. V., Blashchuk, S. M., Boriak, H. V., Vlasenko, S. I., & Makovska, N. V. (Comps.). (2016). *Krym v umovakh suspilno-politychnykh transformatsii (1940–2015). Zbirnyk dokumentiv ta materialiv*. (2th ed.). Kyiv: Klio. [in Ukrainian]
23. Tsentralnyi Derzhavnyi arkhiv hromadskykh obiednan Ukrainy, f. 1, op. 24, spr. 1356. [Central State Archives of Public Organizations of Ukraine, fund 1, description 24, file 1356].
24. Tsentralnyi Derzhavnyi arkhiv hromadskykh obiednan Ukrainy, f. 1, op. 24, spr. 1358. [Central State Archives of Public Organizations of Ukraine, fund 1, description 24, file 1358].
25. Tsentralnyi Derzhavnyi arkhiv hromadskykh obiednan Ukrainy, f. 1, op. 24, spr. 1773. [Central State Archives of Public Organizations of Ukraine, fund 1, description 24, file 1773].
26. Derzhavnyi arkhiv Khersonskoyi oblasti, f. P 3517, op. 1, spr. 86. [Central State Archives of Kherson region, fund P 3517, description 1, file 86].

27. Tsentralnyi Derzhavnyi arkhiv hromadskykh obiednan Ukrainy, f. 1, op. 24, spr. 1356. [Central State Archives of Public Organizations of Ukraine, fund 1, description 24, file 1356].
28. Tsentralnyi Derzhavnyi arkhiv hromadskykh obiednan Ukrainy, f. 1, op. 24, spr. 3862. [Central State Archives of Public Organizations of Ukraine, fund 1, description 24, file 3862].
29. Tsentralnyi Derzhavnyi arkhiv hromadskykh obiednan Ukrainy, f. 1, op. 24, spr. 2893. [Central State Archives of Public Organizations of Ukraine, fund 1, description 24, file 2893].
30. Derzhavnyi arkhiv Khersonskoyi oblasti, f. P 3517, op. 1, spr. 30. [Central State Archives of Kherson region, fund P 3517, description 1, file 30].

Satsky Pavlo (Kyiv)

Candidate of Historical Sciences, Associate Professor

Associate Professor of Higher Educational Institution «Kyiv National
Vadym Hetman University of Economics »

**Socio-economic integration of the Crimean peninsula
with Ukraine in 1945–1954**

The study reveals the main components of the process of the Crimea's integration with Ukraine, the process that gained pace considerably and came to the force after the end of World War Two. To uncover the problem, the author used a substantial collection of documents from the Central State Archives of Public Organizations, Central State Archives of Supreme Authorities and Governments of Ukraine, and Kherson Oblast State Archive. Following the document analysis, a comprehensive study of the main preconditions of establishing the integral economic complex on the territorial basis of the southern areas of Ukraine and the Crimea was carried out. Infrastructure projects were adopted as the main preconditions of establishing the integral economic complex; of those, constructing the Kharkiv-Simferopol highway (the key section of Moscow-Simferopol highway), establishing the Southern Energy Area, and developing the crossing capacity of Stalin Railway network, covering Zaporizzhia and Kherson Oblasts in the Ukrainian SSR and Crimean Oblast, were the basic ones. Workforce mobilization problem was urgent for implementing the large-scale construction projects given the postwar period's socioeconomic conditions. Workforce condition analysis revealed that the situation concerning the workforce supply to peninsula's main economy sectors was catastrophic due to wartime losses and expulsion of the indigenous peoples (Tatars, Bulgarians, and Greeks) from the Crimea. For that reason, the key infrastructure projects were implemented by providing the workforce and materiel for their preliminary and initial phases from the Ukrainian SSR and under the guidance of the Ukraine's Soviet Government and the ruling party KP(b)U (KPU). The core economy sectors on the Crimean Peninsula just before its transfer from the Russian SFSR to the Ukrainian SSR in 1954, such as agriculture, recreational industry, and manufacturing sector were in extremely difficult condition. They needed constant support that was provided out of Ukrainian resources. Construction of the Kakhovka Hydroelectric Station and the South Ukrainian and North Crimean canals as well as the system of irrigation of the Ukraine's southern areas and Crimea's northern areas laid all groundwork for establishing the integral economic complex on the territorial basis of the Ukraine's southern areas and Crimea's northern areas. That construction was carried out with the active leadership of the Communist Party of Ukraine and the Council of Ministers of the Ukrainian SSR, and active economic development of the Ukraine's southern areas adjacent to the Crimea took place in the process of its implementation. In that way, the groundwork for further economic development of the Crimean resources was laid.

Key words: *Crimea, construction of the Moscow-Simferopol highway, construction of the South Ukrainian and North Crimean canals, cotton, Stalin railway.*

Сацький Павел (г. Киев)

Кандидат исторических наук, доцент,
доцент ГВУЗ «Киевский национальный
экономический университет имени Вадима Гетьмана»

**Социально-экономическая интеграция Крымского полуострова
с Украиной в 1945–1954 гг.**

В исследовании раскрыты основные составляющие процесса экономической интеграции Крыма с Украиной, который значительно ускорился и приобрел актуальность после окончания Второй мировой войны. Для раскрытия проблемы автором был использован значительный массив документов Центрального государственного архива общественных объединений, Центрального государственного архива высших органов власти и управления Украины, а также Государственного архива Херсонской области. На основе анализа документов осуществлено комплексное исследование главных предпосылок формирования целостного хозяйственного комплекса на территориальной основе южных районов Украины и Крымского полуострова.

Ключевые слова: *Крым, строительство трассы Москва-Симферополь, строительство Юго-Украинской и Северо-Крымского каналов, хлопководство, Сталинская железная дорога.*