

## ОСНОВНІ ЧИННИКИ ІНТЕГРАЦІЇ ЕКОНОМІКИ КРИМУ ІЗ УРСР У ХОДІ ВИБОРУ ТРАСИ БУДІВНИЦТВА ПІВДЕННО-УКРАЇНСЬКОГО І ПІВНІЧНО-КРИМСЬКОГО КАНАЛІВ

У статті досліджується соціально-економічна інтеграція Криму із Україною та важливий чинник цього процесу – вибір траси Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Метою статті є реконструкція і аналіз процесу вибору траси Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та обумовленості цим процесом інтеграції Кримського півострова із УРСР у 1950–1953 рр. Будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів і системи зрошування південних районів УРСР і північних районів Криму відбувалося у контексті програми розвитку бавовняної промисловості в СРСР. Будівництво каналів і системи зрошування у 1951–1953 рр. здійснювалося Головним управлінням «Укрводбуд» Міністерства бавовництва СРСР. Це масштабне будівництво отримало статус «будівництва комунізму» і пріоритетне забезпечення необхідними ресурсами. Це забезпечення здійснювалося завдяки активній організаційній та контрольній роботі керівництва УРСР. В результаті побудови Південно-Українського і Північно-Кримського каналів планувалося забезпечити зрошування 1500 тисячі гектарів земель, із них 1200 тис. гектарів в південних районах УРСР і 300 тис. гектарів у північних районах Криму. При проектуванні будівництва каналів враховувалися схожі кліматичні умови в південних районах УРСР і в північних районах Криму. Тому у процесі будівництва системи зрошування й енергозабезпечення сільського господарства у рамках запланованого «будівництва комунізму» враховувалась необхідність створення єдиного господарського комплексу на основі південних районів УРСР і північних районів Криму.

Не зважаючи на труднощі у виборі траси каналів і варіанту подачі води у систему зрошування і в Північно-Кримський канал, процес інтеграції й кооперації підприємств Криму і України протягом 1950–1953 рр. активно відбувався і забезпечувалась єдність господарського комплексу південних районів УРСР і Криму.

**Ключові слова:** «Укрводбуд» Міністерства бавовництва СРСР; Південно-Український і Північно-Кримський канали; Крим; завод імені Войкова; Керч.

Інтеграція Кримського півострова із УРСР активно розгортається до офіційної його передачі зі складу РСФФР до складу УРСР у 1954 р. Інтеграційні соціально-економічні процеси активізуються у ході будівництва Каховської ГЕС, Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування південних районів України і північних районів Криму, яке розпочалося на підставі постанови Ради Міністрів СРСР і ЦК ВКП(б) від 20 вересня 1950 р. Процеси інтеграції, обумовлені будівництвом цих масштабних об'єктів, відбувалися у різноманітних формах, проте, найбільш очевидно була форма кооперації підприємств Кримського півострова із підприємствами УРСР та участі кримських підприємств у проектах, які здійснювалися на території України. Проте, процеси кооперації й участі у проектах, обумовлених будівництвом Каховської ГЕС, Південно-Україн-

ського і Північно-Кримського каналів, перебували у залежності від вибору траси майбутнього каналу і тому проблема вибору траси Південно-Українського і Північно-Кримського каналів відігравала важливу роль у процесі інтеграції Криму із УРСР.

Питання економічного, соціального і технологічного значення вибору траси Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, яка мала забезпечити умови для системного зрошування південних районів України і північних районів Криму, активно дискутувалося у наукових колах в період проектування й будівництва об'єктів майбутньої системи зрошування. Зокрема, цій проблематиці було присвячено ряд статей у журналі «Хлопководство». Важливість наукових публікацій у цьому журналі обумовлюється тим, що будівництво каналів здійснювалося під управлінням Міністерства бавовництва СРСР, друкованим органом

якого і був журнал «Хлопководство». Так, у статті академіка І. Шарова «Глибока волога зарядка як основа отримання високих врожаїв бавовни у нових районах зрошування» [1] необхідність системного підходу до зведення зрошувальної системи у південних районах України і в північних районах Криму обґрунтовано схожістю кліматичних та інших умов й однаковими підходами до агротехніки як у степовій частині материкової України так і в степовій частині Криму. Іншими статтями, які присвячено будівництву Південно-Українського й Північно-Кримського каналів також обґрунтовувалися перспективи розвитку бавовництва та інших галузей рослинництва у зоні цих каналів [2]. Проте, після відмови від будівництва Південно-Українського каналу і заміни самотічного варіанту зрошування на машинний інтерес в наукових колах до проблематики цього будівництва зникає. Проте, в ході будівництва Південно-Українського й Північно-Кримського каналів відбувається формування єдиного соціально-економічного комплексу Криму і південних районів України, а тому тема потребує дослідження.

Метою статті є дослідження процесу вибору траси Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та обумовленості цим процесом інтеграції Кримського півострова із УРСР у 1950–1953 рр.

У процесі економічної інтеграції Криму із УРСР, яка обумовила передачу півострова від РРФСР до складу УРСР 1954 р., ключову роль відіграло будівництво Каховської ГЕС, Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, а також системи зрошування і обводнення земель півдня України і півночі Криму. Усього планувалось зрошення 1500 тис. га земель, із них 1200 тис. га на півдні України і 300 тис. га на півночі Криму. Із 300 тис. га зрошуваних земель у Криму 200 тис. планувалось забезпечити водою у самотічний спосіб, а 100 тис. га машинною підкачкою завдяки встановленню водо насосної станції. За словами Начальника Головного Управління «Дніпробуд» Міністерства електростанцій СРСР, яке здійснювало будівництва Каховської ГЕС, С. Андріанова у забезпеченні водопостачання Криму до міста Керч була зацікавлена металургійна промисловість, очевидно, він мав на увазі металургійний завод у Керчі імені Войкова, і цей завод запропонував для водо насосної станції виготовити парову турбіну [3, арк. 38]. Слова С. Андріанова варті уваги, оскільки у частині інтересу металургійного заводу в Керчі й готовності його до участі у цьому будівництві, оскільки в них розкривається механізм залучення підприємств та організацій, зокрема і Криму, до розбудови ключової артерії, яка мала стати основою цілісності господарського комплексу півдня України і півночі Криму. Про це можна судити зі слів С. Андріанова, коли він у своїй доповіді говорив, що Херсонська і Запорізька області знаходяться в однакових умовах із північним Кримом, оскільки ці області півдня України відчувають таку саму нестачу природних опадів, що заважає повноцінному розвитку в них сільського господарства [3, арк. 38]. Власне, саме ця «артерія» мала забезпечити розвиток промисловості крупного індустріального регіону Криму, який був єдиним регіоном, котрий мав

потуги для повоєнного економічного відродження. Надходження води для металургії Керчі мало забезпечити показники економічного зростання й зменшити потребу звертатися в органи влади і управління як союзного так і республіканського рівня з приводу забезпечення підприємства ресурсами.

Саме будівництво Каховської ГЕС і Південно-Українського й Північно-Кримського каналів, як регулярно наголошувалось, викликало значне піднесення ініціативи в УРСР. Про це говорив Перший Секретар ЦК КП(б)У Л. Мельников на нараді 7 жовтня 1950 р. [4, арк. 24]. Будівництво каналів було проголошено «будовою комунізму» й особистою ініціативою Й. Сталіна [3, арк. 1]. Заяви про прояви ініціативи у рамках «будови комунізму» й на виконання ініціативи Й. Сталіна мали дуже велике значення в умовах пануючої командно-адміністративної системи в СРСР пізньосталінського періоду, оскільки щми ініціативами у сприянні будівництву була можливість обґрунтувати прояви ініціативи у господарському житті як такі, оскільки ініціативність у соціально-економічних питаннях часто могла мати важкі наслідки для тих хто її виявляв. Можливістю провити господарську ініціативу починають користуватися як керівництво УРСР так і окремі підприємства й організації. Приклад металургійного заводу в Керчі є в даному разі показовим. І тут маємо звернути увагу на вагомий фактор, виявити ініціативу вдається завдяки фактичній інтеграції цього металургійного заводу в економічну систему УРСР у процес і планування будівництва Каховської ГЕС і Південно-Українського та Північно-Кримського каналів. Як видно із виступу С. Андріанова, будівництво Каховської ГЕС і «Дніпробуд», котрий він представляв були дуже зацікавлені у налагодженні системних зв'язків, котрі явочним порядком вибудовувалися на не характерних для того періоду засадах госпрозрахунку. Інтерес до металургійного заводу в Керчі виявляв також і начальник Головного Управління «Укрводбуд» Міністерства бавовництва СРСР, яке здійснювало будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування південних районів України і північних районів Криму, А. Бочкін, звертаючись спільно із начальником Сталінської залізниці К. Коломійцевим до Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченко і Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова з приводу необхідності покращення умов для залізничного сполучення на відтинку залізниці Запоріжжя-Джанкой. Він що необхідність пояснював наявністю потреби для розвитку Криму і, зокрема, для потреб металургійного заводу імені Войкова у Керчі [5, арк. 73–74]. Приклад металургійного заводу в Керчі є окремим, але доволі показовим. Очевидно, він для будівельних організацій мав значення зважаючи на його локальне економічне значення і, відповідно, робота цього заводу не була настільки підконтрольною загальносоюзним органам влади в умовах командно-адміністративної системи як інших металургійних підприємств, зокрема, сходу України. Цей завод давав змогу оперативно забезпечувати будівництво металургійною продукцією без численної бюрократичної тяганини із центральними

органами влади, характерною для тієї епохи. Отже, для окремих підприємств і навіть цілих галузей та регіонів «сталінське будівництво» несло перспективи певної госпродраської автономізації, наскільки така була можливою в умовах командно-адміністративної системи.

Ініціативний інтерес до участі у будівництві Каховської ГЕС і Південно-Українського й Північно-Кримського каналів зі сторони металургійного заводу в Керчі виник у результаті того, що будівництво мало бути масштабним із значними потребами, а також, тому що канал мав протяжність від Запоріжжя і аж до Керчі, при цьому, він прокладався від водосховища до водосховища й мав на своїй трасі водо насосні станції, які потребували технологічного обладнання й забезпечення. Значні й перспективно зростаючі потреби в умовах радянської системи буди вдалим приводом для забезпечення виконання планових показників, особливо коли це забезпечення здійснювалось за рахунок пайової участі підприємств та організацій у «будові комунізму», а також ці показники вимірювалися у грошовому виразі капітальних вкладень та готових результатів, які була змога демонструвати. Крім того, питання прокладення траси каналу визначало перспективи районування територій та розміщення промислових і сільськогосподарських підприємств [6, арк. 37], а також перспективи дорожнього будівництва. Тому місцеві партійні та урядові органи вбачали перспективи для соціально-економічного розвитку підвідомчих їм регіонів для надання у звітності хороших показників розвитку. Отже, ініціативний інтерес до будівництва виявляли також і місцеві партійні та урядові органи, а не лише підприємства. Тому питання вибору траси каналів було надзвичайно важливим політичним фактором.

Проте у 1952 р. на рівні Союзного Уряду за ініціативи академіка Академії наук СРСР С. Я. Жука і Д. А. Кузнецова розгортається дискусія щодо вибору варіанту зрошування південних районів України і північних районів Криму: самотічного чи машинного. Ця принципова дискусія мала вирішальний вплив на реалізацію гідропроєктів у цих районах, оскільки вона ставила під удар плани прокладення траси Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, що, у свою чергу, ставило під питання перспективу передумов поживлення економіки підприємств Криму.

Дискусії навколо вибору траси Південно-Українського каналу розгорнулися від самого початку його планування і будівництва об'єктів на окремих ділянках (спочатку це були робітничі поселення, об'єкти інфраструктури тощо). На нараді партійно-господарського активу 9–10 червня 1951 р. в Запоріжжі директор Інституту «Укргіпроводбавовна» Я. Кузнець вказував, що на той момент проектування основної траси каналу було в стані пошуку варіанту траси каналу від Запоріжжя до річки Конка (Кінська) в Запорізькій області. Від визначення цього варіанту залежало проектування в цілому ділянки траси каналу від Запоріжжя до річки Молочної, а від цього проекту залежали перспективи проектування Північно-Кримського каналу. Проектів траси від Запоріжжя до річки Конки було розроблено три і їх було представ-

лено на момент доповіді Я. Кузнеця на розгляд Комісії Інституту «Гідропроєкт» у Москві. Останнє слово щодо варіанту траси Південно-Українського каналу на данному етапі очікувалося за академіком С. Я. Жуком [7, арк. 68–69] (він мав найбільший в СРСР авторитет у проектванні каналів, оскільки він був одним із керівників розробки проекту Біломорканалу, першої будови в СРСР подібного масштабу).

Проте, позиція С. Я. Жука виявилась вирішальною у питанні вибору варіанту зрошування і обводнення півдня України і півночі Криму. Він разом із директором Українського відділення Інституту «Гідроенергопроект» Д. А. Кузнецовим виступив за заміну прийнятого Радою Міністрів СРСР варіанту зрошування самотічного на машинний, котрий, за їх обґрунтуваннями, передбачав значно менші обсяги земляних робіт і, відповідно, капіталовкладень. С. Жук на ім'я Секретаря ЦК КПРС М. Хрущова надіслав записку із порівняльними даними по двох варіантах зрошування (самотічному і машинному) із висновком на користь машинного варіанту. У обґрунтуванні вказано, що реалізація саме машинного варіанту передбачає економію коштів у розмірі 5800 млн. рублів. У цій же записці С. Жук запропонував витратити ці зекономлені кошти на регулювання витoku Дніпра з метою поглиблення русла Дніпра в районі Києва, а також отримання додаткових 3000 млн. кВт на год. Електроенергії [8, арк. 70–71]. До записки Константинова додавалось обґрунтування, що реалізація машинного варіанту зрошування даватиме змогу вводити в експлуатацію систему зрошування ділянками по ходу введення в експлуатацію водо насосних станцій, у той час як самотічний варіант дасть змогу ввести систему зрошування в експлуатацію лише після завершення робіт по будівництву головної частини Південно-Українського каналу і виконання обсягу самих дорожніх робіт, як будівництво головної частини каналу, так заповнення чаші водосховища на річці Молочній і будівництва греблі на цьому водосховищі, причому, завершення цих робіт потребує не менш як двох років часу поки вдасться приступити до зрошування [8, арк. 73]. Тут очевидний конфлікт між інституціями, оскільки Заступник Міністра бавовництва СРСР академік О. Аскоченський був категорично налаштований відстоювати саме будівництво самотічного варіанту зрошування. У цьому контексті слід згадати роботу О. Аскоченського в УРСР у жовтні 1950 р., яку він проводив заради мобілізації ентузіазму та ініціативи українських установ та інституцій на проектування та будівництво каналів. Фактично, О. Аскоченський відігравав ключову роль у тому, щоб лобювати у загальносоюзних владних інституціях прагнення в УРСР реалізувати ініціативи по сприянню будівництву об'єктів Південно-Українського й Північно-Кримського каналів [9, арк. 7]. До М. Хрущова звернення було адресованим з метою забезпечити підтримку з його сторони позиції проти самотічного варіанту зрошування, який прагнув відстоювати О. Аскоченський. Оскільки за дорученням М. Хрущова було спрямовано записку Константинова Першому Секретареві ЦК КП(б)У Л. Мельникову, це свідчить, що сам М. Хрущов із суттю питання ознайомився, але

намагався мати інформацію про позицію партійних органів у республіці. Відповідно, у М. Хрушова було прагнення сформулювати певну позицію у питанні даного будівництва.

С. Жук виступав головним експертом у питанні вибору варіанту зрошування і йому для оцінки було дано проект листа Ради Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У про черговість робіт щодо капіталовкладень по окремим об'єктам будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів на 1952–1955 рр., який було внесено на розгляд комісії, створеної Радою Міністрів СРСР 14 березня 1952 р. С. Жуком було висловлено до Заступника Голови Ради Міністрів М. З. Сабурова його висновки, які ґрунтувалися на тому, що проект Міністерства бавовництва СРСР передбачає виконання земляних робіт на відрізку траси від водосховища «імені Леніна» (Запорізька область) до водосховища на річці Молочній у обсязі понад 650 млн. м<sup>3</sup>. Це в разі перевищувало попередньо прогнозовані обсяги, оскільки була потреба в земельних виїмках до 74 м<sup>3</sup>, а на переході в Крим слід було насипати вали висотою в 25 м. Тобто, на думку С. Жука, суттєвих витрат потребувало виконання земляних робіт. Причому, як він стверджував, на осінь 1950 р. не було точно відомо обсяги необхідних витрат. Натомість, як відстоював С. Жук, машинний варіант зрошування передбачав подачу води лише із Каховського водосховища і передбачав зрошування такої самої площі земель на півдні України і в Криму (1,5 млн. га) за допомогою водо насосних станцій. Ключовим у записці С. Жука було, що даний, машинний, варіант було пророблено Українським відділенням Інституту «Гідроенергопроект» Міністерства електростанцій СРСР [10, арк. 74–75]. Зміст цього листа яскраво говорить про потужне протистояння загальносоюзних урядових інституцій у питанні вибору варіанту зрошування, а саме, Міністерства бавовництва СРСР і Міністерства електростанцій СРСР. Власне, Каховське водосховище, із якого машинний варіант передбачав забір води мав будувати «Дніпробуд» Міністерства електростанцій СРСР. Керівництво УРСР питанню сприяння будівництву Каховської ГЕС приділяло значно менше уваги ніж будівництву Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Тому, в даному разі, слід відзначити, що активно відстоювалась позиція, котра ішла врозріз із позицією керівництва УРСР і противники в особі С. Жука самотічного варіанту, який просувався Радою Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У намагалися заручитися підтримкою Голови Держплану СРСР М. Сабурова. Слід відзначити, що будівництво Каховської ГЕС більш активно курувалось Міністерством електростанцій СРСР ніж будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів Міністерством бавовництва СРСР. Тому для керівництва УРСР у питанні будівництва каналів склалась сприятлива ситуація взяти під свою фактичну компетенцію «будівництва комунізму», причому, котре охоплювало чотири області УРСР (в межах до 1954 р.), а також Крим. Це була можливість проявити певні спроби до господарської суверенізації за умов жорсткої командно-адміністративної системи. Проте, маємо іще доволі

цікавий факт, пророблення машинного варіанту зрошування проектом Інституту Міністерства електростанцій СРСР в УРСР. Цей факт вказує на те, що фактично, жорстка командно-адміністративна система не мала того рівня централізації та явочним порядком відбувалась її децентралізація у господарських питаннях відповідно до умов.

Прихильники самотічного варіанту зрошування О. Аскоченський і В. Пославський на аргумент С. Жука про те, що при реалізації машинного варіанту можливо буде вводити в експлуатацію систему зрошування поступово по окремих ділянках, відповідали, що порядок господарського освоєння земель на півдні України і в Криму буде однаковим за реалізації обох варіантів і буде тривати протягом двох-трьох років після завершення будівництва. Тому переваг по часу введення в експлуатацію машинний варіант не має [11, арк. 103–104]. Інші аргументи вказували на те, що самотічне зрошення передбач – є будівництво Південно-Українського каналу, котрий має на меті збирати паводкові води, які не використовуються ДніпроГЕС і впадають у Чорне море, що не можливо за машинного варіанту; при будівництві Південно-Українського каналу і всіх водосховищ, яке цей проект передбачав вищим мав бути ступінь надійності системи, оскільки вода мала братися із трьох водосховищ, а не лише із Каховського; можливість обводнення більших площ ніж було передбачено проектом, що не можливо за реалізації машинного варіанту [12, арк. 39, 42–43]. Передбачалися також інші аргументи на користь самотічного зрошування. Аргументи було представлено Першому Секретареві ЦК КП(б)У Л. Мельникову Зав. відділом ЦК КП(б)У будівництва і будматеріалів Мацуєм П. та Зав. сектором відділу будівництва і будматеріалів Бібіковим. Ці аргументи дали підстави для Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка і Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова представити членам урядової Комісії свою позицію, що відмова від будівництва Південно-Українського каналу і заміна його машинним зрошуванням має бути відхилена як неприйнятна [13, арк. 145]. У цих зауваженнях у пафосній формі було висловлено, що Постанова Ради Міністрів СРСР від 20 вересня 1950 р. цілковито відповідає інтересам республіки і, що народ вдячний за ініційоване цією постановою будівництво партії, уряду і Й. Сталіну [13, арк. 143]. Отже, керівництво УРСР активно підтримувало будівництво системи зрошування південних районів УРСР і північних районів Криму за самотічним варіантом, процес реалізації якого закладав можливість створення цілісного агропромислового комплексу на основі розвитку бавовництва. При цьому, реалізація саме цього варіанту зрошування південних районів України і північних районів Криму надавала можливість виявлення ініціативи для керівництва УРСР.

Отже, у процесі проектування і будівництва об'єктів у зоні Південно-Українського і Північно-Кримського каналів відбувається вироблення концепції розвитку сільського господарства у північних районах Криму і південних районах України, яка вибудовувалась паралельно із вибором траси каналів. Також

відбувається вироблення концепції кооперації важкої промисловості в Криму, які мали розвиватися відповідно до програм повосної відбудови, із будівництвом каналів. Прикладом такої кооперації була співпраця «Укрводбуду» із металургійним заводом імені Войкова у Керчі. Галузь виробництва будівельних матеріалів Криму також активно інтегрується у економіку УРСР, котра знайомою мірою була підпорядкованою «сталінському будівництву», зведенню Південно-Українського і Північно-Кримського каналів.

Не зважаючи на відмову від будівництва Південно-Українського каналу та розвитку бавовництва в південних районах УРСР і в північних районах Криму, у процесі вибору траси каналу було вироблено концепцію розвитку сільського господарства в зоні будівництва каналів як цілісного господарського комплексу. Проблема вироблення й подальшої реалізації концепції аграрного розвитку південних районів України і північних районів Криму як цілісного господарського комплексу потребує у подальшому глибокого дослідження.

#### Список використаних джерел

1. Шаров И. Глубокая влагозарядка как основа получения высоких урожаев хлопка в новых районах орошения / И. Шаров // Хлопководство. – 1952. – № 12. – С. 12–21.
2. Канаш П. Перспективы развития хлопководства в зоне Южно-Украинского канала и Каховского водохранилища / П. Канаш // Хлопководство. – 1952. – № 12. – С. 8–14.
3. 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.
4. Стенограмма совещания в ЦК КП(б)У по вопросу строительства Южно-Украинского канала. 7.10.1950 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235.
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. 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 облисполкомом и бюро обкома КП(б)У) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1290.
7. 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 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1358.
8. Секретарю ЦК КП(б) Украины тов. Мельникову Л. Г. по поручению тов. Н. С. Хрущева Заявление тов. Константинова М. Н. (від – П. С.) Помощника Секретаря ЦК и МК ВКП(б) Пуйского. 29/1.52 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893.
9. Стенограмма совещания в ЦК КП(б)У по вопросу строительства Южно-Украинского канала. 7.10.1950 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 235.
10. Заместителю Председателя Совета Министров Союза ССР товарищу Сабурову М. З. (від – П. С.) Жука С. 16 апреля 1952 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893.
11. Товарищу Сабурову М. З. (за підписом членів Комісії, створеної 14 березня 1952 р. Радою Міністрів СРСР для вирішення питання вибору варіанту зрошування земель півдня України і півночі Криму – Авт.). 18 лютого 1953 р. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893.
12. 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 Бибилова. Не пізніше 21.2.1953 р. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893.
13. Замечания к проекту записки по строительству Южно-Украинского канала, разработанной Госпланом СССР. За підписом Д. Коротченка та Л. Мельникова. Розіслано членам комісії за розпорядженням М. Сабурова. 23 лютого 1953 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893.

**П. В. Сацкий,**

канд. ист. наук, доцент кафедры политической истории ГВУЗ  
«Киевский национальный экономический университет имени Вадима Гетьмана»,  
г. Киев, Украина

## ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ ИНТЕГРАЦИИ ЭКОНОМИКИ КРЫМА С УССР В ХОДЕ ВЫБОРА ТРАСЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ЮЖНО-УКРАИНСКОГО И СЕВЕРО-КРЫМСКОГО КАНАЛОВ

В статье исследуется социально-экономическая интеграция Крыма с Украиной и важный фактор этого процесса – выбор трассы Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов. Целью ста-

ть является реконструкция и анализ процесса выбора трассы Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов и обусловленности этим процессом интеграции Крымского полуострова с СССР в 1950–1953 гг. Строительство Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов и системы орошения южных районов СССР и северных районов Крыма происходило в контексте программы развития хлопковой промышленности в СССР. Строительство каналов и системы орошения в 1951–1953 гг. осуществлялось Главным управлением «Укрводстрой» Министерства хлопководства СССР. Это масштабное строительство получило статус «строительства коммунизма» и приоритетное обеспечение необходимыми ресурсами. Обеспечение строительства осуществлялось благодаря активной организационной и контрольной работе руководства СССР. В результате введения в эксплуатацию Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов планировалось обеспечить орошение 1500 тысяч гектаров земель, из них 1200 тыс. гектаров в южных районах СССР и 300 тыс. гектаров в северных районах Крыма. При проектировании строительства каналов учитывались схожие климатические условия в южных районах СССР и в северных районах Крыма. Поэтому в процессе строительства системы орошения и энергообеспечения сельского хозяйства в рамках запланированного «строительства коммунизма» учитывалась необходимость создания единого хозяйственного комплекса на основе южных районов СССР и северных районов Крыма.

Несмотря на трудности в выборе трассы каналов и варианта подачи воды в систему орошения и в Северо-Крымский канал, процесс интеграции и кооперации предприятий Крыма и Украины в течение 1950–1953 гг. активно происходил и обеспечивалась единство хозяйственного комплекса южных районов СССР и Крыма.

**Ключевые слова:** «Укрводстрой» Министерства хлопководства СССР; Южно-Украинский и Северо-Крымский каналы; Крым; завод имени Войкова; Керчь.

*P. Satskyi,*

Candidate of historical Sciences, Associate Professor of political history at the «Kyiv national economic University named after Vadym Hetman», Kyiv, Ukraine

## KEY FACTORS ECONOMIC INTEGRATION CRIMEA WITH UKRAINIAN SSR DURING DETERMINATION OF THE TRACK OF SOUTH-UKRAINIAN AND NORTH-CRIMEAN CHANNELS

In the current article the social-economic integration of the Crimea with Ukraine has been analyzed. The choice of the route of the Southern-Ukrainian and Northern Crimea channels had the important factor in this process. The goal of the article is reconstruction and the analysis of the process of the decision making in terms of the route of the Southern-Ukrainian and Northern Crimea channels and the integration of the Crimea peninsula with Ukrainian SSR in the years of 195–1953 enabled by this process. The building of the Southern-Ukrainian and Northern Crimea channels and the irrigation system of the Southern regions of the Ukrainian SSR and the Northern regions of the Crimea took place in the context of the development of the program of the cotton production of USSR. The building of the channels and the irrigation system in the years of 1951–1953 was managed by the central management of Ukrvodstroy of the Ministry of Cotton of USSR. This large-scale building gained the status of «the building of communism» and gained the priority in terms of the supply with the necessary resources. This supply was made due to the active organizational and the management work of the leadership of Ukrainian SSR. In the end of the building of the Southern-Ukrainian and Northern Crimea channels, the target was to supply the irrigation of 1500 hectares of the land out of which 1200 hectares belonged to the Southern regions of the Ukrainian SSR and 300 hectares belonged to the Northern part of the Crimea. While designing the building of the channels, the similar climatic conditions in the Southern regions of the Ukrainian SSR and the Northern regions of the Crimea were considered. That is why, in the process of the building of the irrigation system and the energy supply for the agriculture in terms of the planned «building of communism» the necessity of the creation of the single economic complex on the basis of the Southern region of Ukrainian SSR and the Northern regions of the Crimea was considered.

In the process of designing the building of the Southern-Ukrainian and Northern Crimea channels the necessity of the supplying the conditions necessary for the cooperation between the companies on the territory of the Ukrainian SSR (until 1954) and the Crimea was taken into consideration. In particular, the enterprise in Kerch named Voykova plant. This metallurgical enterprise actively took part in the supply of the materials for the building of the irrigation system from its own initiative, while the water supply from the mainland had a strong importance for the development of the metallurgy on the peninsula. Since after the World War II on the territory of the Crimea the Kerch peninsula was the most economically devel-

oped region due to the industrial enterprises, the industry of Kerch was supposed to become the engine of the social-economic development of the Crimea. The need for the development of industry in the Crimea was motivated by the Chairman of the Council of Ministers of USSR and there was a necessity for the development of the traffic between the mainland and the Crimea peninsula in 1951.

The project of the channels 'route was practically worked out in 1951, which was mentioned by the manager J. Kuznets' of the institute of «Ukrghiprovdhlopok» of the Ministry of Cotton of USSR. He has mentioned that until that moment the designing of the main route of the channels was in the state of look-porizhia area. The designing of the whole area of the route of the channel from Zaporizhia to the river Konka (Kinska) in the Zaporizhia area. The designing of the route of the channel from Zaporizhia to the river the river Konka and the perspectives of the designing of the Northern-Crimea channel depended on this decision. There were three projects of the route from Zaporizhia to the river Konka and they were presented before the presentation of J. Kuznets' to the commission of the Institute «Hydroproject» in Moscow. The decisive word in terms of the route of the Northern-Crimea channel at this stage was being expected from the Academician of the Academy of Sciences S. Ya. Zhuk. The Academician S. Ya. Zhuk was the most respected specialist in USSR regarding the design of the channels, while he was organizing the work regarding the planning of the first large-scale hydro-construction project in the Soviet Union, i.e. the 'White Sea Baltic Channel. However, it was the Academician S. Zhuk who questioned the economic feasibility of the construction of the South-Ukrainian channel, since the construction required very large amounts of excavation. S. Zhuk suggested the alternative variant of machine irrigation, i.e. the supply of the water from the Kakhovka Reservoir by the pumping stations. Thus, the discussion in terms of the variant of the building of the irrigation system in the Southern regions of Ukraine and the Northern regions of Crimea has started. Not taking into consideration the difficulties with the choice of the route for the channel and the variant of the water supply to the irrigation system of the Northern-Crimea channel, the process of integration and cooperation between the enterprises of the Crimea and Ukraine in the years of 1950-1953 took part actively as well as the unity of the economic complex in the Southern regions of Ukrainian SSR and the Crimea.

**Key words:** «Ukrvodstroy» of Ministry of cotton USSR; Ukrainian-South and North-Crimean channels; Crimea; plant named Voykov; Kerch.

**Рецензенти:** *Сінкевич Є. Г.*, д-р іст. наук, проф.  
(Чорноморський національний університет імені Петра Могили)  
*Тригуб О. П.*, д-р іст. наук, проф.  
(Чорноморський національний університет імені Петра Могили)

© Сацький П. В., 2017

*Дата надходження статті до редколегії 10.04.2017*