

УДК 336.02:627.8(477.75)"1950/1953"

<https://doi.org/10.17721/1728-2640.2017.132.1.11>

П. Сацький, канд. іст. наук, доц.
ДВНЗ "Київський національний економічний університет
імені Вадима Гетьмана", Київ, Україна

ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БУДІВНИЦТВА ПІВДЕННО-УКРАЇНСЬКОГО І ПІВНІЧНО-КРИМСЬКОГО КАНАЛІВ (1950 – 1953 РР.)

У статті досліджується фінансове забезпечення будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, яке мало статус "будівництва комунізму" і було розпочате 1951 р. на підставі постанови Ради Міністрів СРСР і ЦК ВКП(б) від 20 вересня 1950 р. Дослідження фінансового забезпечення будівництва каналів здійснюється в контексті аналізу командно-адміністративної системи СРСР пізньосталінського періоду. Зокрема, аналізуються причини недофінансування будівництва, а також роль Ради Міністрів УРСР і ЦК КП(б) У в забезпеченні процесу будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів не зважаючи на труднощі із фінансовим забезпеченням. Так, звертається увага, що фінансування будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів здійснювалося в одному комплексі із будівництвом Каховської гідроелектростанції. Проте, на початку будівництва фінансові ресурси на будівництво каналів спрямовувалися у більших обсягах ніж на будівництво Каховської гідроелектростанції. На думку автора це було пов'язано із тим, що на початковому етапі будівництва каналів відбувалося зведення робітничих поселень і соціальної та транспортної інфраструктури в зоні цього будівництва. Таким чином, відбувалося освоєння регіонів півдня України і півночі Криму, закладалися підвалини для активного заселення цих районів, що було основною метою цього будівництва. Аналіз фінансового забезпечення будівництва здійснюється у контексті основ бюджетної системи і бюджетної політики в СРСР. Автор статті робить висновки, що будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів створювало передумови для надходження капітальних вкладень на об'єкти будівництва, які зводилися на території Криму. Це мало вагоме значення для соціально-економічного розвитку при неефективній бюджетній системі в СРСР у пізньосталінський період. Також закладалися підвалини для інтеграції Криму в соціально-економічну систему України.

Ключові слова: будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, Головне Управління "Укрводбуд" Міністерства бавовництва СРСР, Держплан СРСР, Рада Міністрів УРСР, ЦК КП(б)У.

Будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування південних регіонів України і північних регіонів Криму, започатковане постановою Ради Міністрів СРСР і ЦК ВКП(б) від 20 вересня 1950 р., вносить радикальні якісні зміни у соціально-економічні відносини УРСР (у кордонах до 1954 р.) і Кримом. Особливості цих відносин визначалися специфікою фінансової системи СРСР у пізньосталінський період, зокрема, і фінансового забезпечення "будівництва комунізму", а саме такий статус отримало будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Питання фінансового забезпечення будівництва масштабних об'єктів у період пізньої сталіни мало надзвичайну актуальність, зважаючи на технічну складність і проблеми адміністративного забезпечення реалізації будь-якого проекту. Радянська управлінська система із-за надзвичайно високого ступеня її централізованості передбачала також централізацію фінансових потоків у державі. Тому усі питання пов'язані із направленням ресурсів на реалізацію проектів передбачали затвердження на найвищому урядовому рівні за ініціативою знизу, як це видно за змістом і процедурою просування до прийняття постанов Ради Міністрів СРСР, котрі готувалися Радою Міністрів УРСР і ЦК КП(б)У та окремими загальносоюзними міністерствами. Проблематика фінансового забезпечення у пізньосталінський період будівництва, котре охоплювало територію більшу як однієї республіки СРСР є важливою зважаючи на досвід раціоналізації фінансування будівництва об'єктів загальносоюзного значення завдяки роботі керівництва УРСР.

Проблематика освоєння фінансових ресурсів на будівництві Південно-Українського і Північно-Кримського каналів і, взагалі, будівництва цих об'єктів, яке отримало статус "будови комунізму" не викликала інтересу дослідників. Це було пов'язано із тим, що у 1953 р. радянським керівництвом було радикально переглянуто плани зрошування земель південних регіонів України і північних районів Криму. Зокрема, вирішено було від-

мовитись від будівництва Південно-Українського каналу. Тому питання освоєння капітальних вкладень на будівництво було висвітлено здебільшого в літературі пропагандистського характеру у період будівництва [12; 13], а також проблему матеріально-технічного забезпечення цієї програми та її результати аналізував у своїй спогадах Начальник Головного Управління "Укрводбуд" Міністерства бавовництва СРСР А. Бочкін [14].

У контексті нинішніх політичних подій важливим є актуалізувати внесок керівництва УРСР у 1950 – 1953 рр. у забезпечення процесу будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, яке відбувалося на території УРСР (у межах до 1954 р.) і на території Криму. Це дає змогу розуміти механізм процесу інтеграції півострова у соціально-економічну систему України.

Мета статті – дослідження процесу адміністрування фінансового забезпечення будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів у 1950 – 1953 рр.

Питання фінансового забезпечення "будівництва комунізму" було ключовим від самого початку організації процесу будівельно-монтажних робіт об'єктів Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. На нараді в ЦК КП(б)У 7 жовтня 1950 р. начальник майбутнього будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів А. Бочкін виступав у питанні забезпечення будівництва робочою силою. У своєму виступі він вказував на загальну кількість необхідних працівників 60-80 тис. чоловік [2, арк. 4 а]. Щодо інженерно-технічного складу, то А. Бочкін говорив про приблизну кількість у 5 тис. працівників. Також ним підіймалося питання оплати праці цих працівників і А. Бочкін вказав, що внесено пропозицію будувати Південно-Український канал за рахунок державного бюджету [2, арк. 6]. У даному разі бачимо, що питання фінансування фонду заробітної плати працівників вирішувалося оперативною й закладалась у план народногосподарського розвитку на кожен рік окремо, відповідно до заходів, які закладалися у відповідну постанову Ради Міністрів СРСР. Відповідну постанову готували Рада Міністрів УРСР і ЦК

КП(б)У, керівництво Криму та профільні Міністерства бавовництва СРСР [3, арк. 1]. У питанні забезпечення будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів матеріальні фонди на будівництво забезпечувалися за рахунок фондів міністерств і відомств як загальносоюзних так і республіканських, які ті отримували відповідно до розпису, представленим Держпланом СРСР. Джерелом же виділення заробітної плати працівникам міг бути бюджет відповідного рівня, оскільки до бюджету відбувалась мобілізація саме фінансових ресурсів. Оскільки будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів було проголошено "будовою комунізму", воно мало загальносоюзне значення і, зобов'язання щодо їх будівництва покладалося на декілька загальносоюзних міністерств, то виплата заробітної плати будівельникам мала здійснюватися безпосередньо із фондів загальносоюзного бюджету.

Також необхідно відзначити, що для будівництва такого масштабу необхідно було здійснювати мобілізацію трудових ресурсів у великих масштабах у порядку організаційного набору, а не відомчого як для проектів, які здійснювалися окремими відомствами, тобто набір кадрів мали здійснювати Міністерство трудових резервів СРСР (здебільшого у межах УРСР), а також партійні організації в УРСР. Тому виділення фондів на фінансування фонду оплати праці на будівництві мало здійснюватися із потужного фінансового фонду, який мав змогу мобілізувати і списувати на потребу будівництва значні матеріальні ресурси. Слід відзначити, що фінансові фонди бюджету УРСР не були настільки значними, щоб за їх рахунок було можливим здійснювати фінансування об'єктів такого масштабу як будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. Так, державний бюджет УРСР за 1952 р. було виконано по доходах у розмірі 17 млрд. 667 млн. 800 тис. рублів [4, арк. 223]. На 1953 р. розмір державного бюджету УРСР по доходах було прийнято в обсязі 17 млрд. 990 млн. 700 тис. рублів [4, арк. 226]. Обсяги ж видатків на будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошення півдня України і півночі Криму за планами Міністерства бавовництва СРСР складали 12 млрд. рублів [5, арк. 232]. Планами будівництва передбачалося, що, фактично, розпочатий процес у 1951 р. має бути завершено у 1957 р. [5, арк. 232-233]. Тобто, для бюджету УРСР фінансування такого масштабного проекту було не можливим, оскільки із нього доводилося би списувати на його фінансове забезпечення надто великі обсяги. При цьому, видатки державного бюджету УРСР складали у 1952 р. – 17 млрд. 594 млн. 400 тис. рублів [4, арк. 223], а у 1953 р. – 17 млрд. 953 млн. 100 тис. рублів [4, арк. 226]. Основні фінансові фонди із УРСР мобілізувалися до загальносоюзного бюджету і тому саме із цього бюджету була змога списувати значні фінансові ресурси для будівництва масштабних об'єктів. Власне, мобілізація ресурсів до загальносоюзного бюджету в СРСР була засобом для централізації системи управління в країні й зниження впливу у забезпеченні адміністрування економіки і соціальної сфери ролі республіканських урядів та місцевих Рад і їх виконкомів. Фактично, з питань будь-якого фінансового забезпечення керівництво УРСР було змушеним звертатися до Ради Міністрів СРСР, як у випадку із включенням у план народногосподарського розвитку будівництва окремих об'єктів які було розташовано на території УРСР [1, арк. 99]. У даному разі слід звернути увагу на те, що керівництво УРСР звертало увагу Держплану СРСР на необхідність

будівництва підприємств на території республіки для потреб підприємств загальносоюзного підпорядкування, хоча відповідні підприємства, виділення фондів на які лобіювалося керівництвом УРСР, мали локальний характер, а їх продукція мала використовуватися для місцевих потреб. Тому слід звернути увагу на той фактор, що підпорядкованість підприємств союзного чи республіканського визначалась, у першу чергу, не географічною зоною використання продукції цих підприємств, а підпорядкованістю об'єктів для потреб яких продукція цих підприємств використовувалась. Особливо це положення стосувалося будівельних підприємств. У процесі будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів даний принцип часто порушується, зважаючи, що оперативну мобілізацію будівельних ресурсів для потреб будівництва, фактично, мало здійснювати керівництво УРСР. Зокрема, на нараді в ЦК КП(б)У 10 жовтня 1950 р. дане питання активно підіймає Заступник Голови Ради Міністрів УРСР Л. Корнієць, вказуючи, що в зоні будівництва Південно-Українського каналу розташована велика кількість підприємств по виробництву будівельних матеріалів загальносоюзного підпорядкування, які не задіяні на повну потужність, а, відповідно, їх потужності є сенс задіяти на потреби будівництва [6, арк. 44]. Отже, очевидно, що керівництво УРСР мало доволі повну і оперативну інформацію про економічну ситуацію і виробничі потужності на території республіки, про можливості їх використання у проектах, реалізація яких його цікавила. Тому, в даному разі є очевидною неефективність командно-адміністративної системи в СРСР, що відображалось у документації тогочасних партійних і урядових органів. За даними цих документів про можливості використання потенціалу територій загальносоюзне керівництво інформувалося знизу, від республіканських органів влади. Відповідно, фактично, питання реалізації проектів загальносоюзного масштабу, які вирішувалося прийняттям постанови Ради Міністрів СРСР, котра готувалась, фактично, ЦК КП(б)У і Радою Міністрів УРСР із долученням до процесу підготовки цієї постанови профільних загальносоюзних міністерств.

Звертає на себе увагу той факт, що оцінку капітальних вкладень на будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів було здійснено Міністерством бавовництва СРСР, якому підпорядковувалась будівельна організація "Укрводбуд", яка здійснювала це будівництво і саме це міністерство курувало дану "будову комунізму". Фінансування будівництва здійснювалось через міністерство, яке курувало це будівництво. Також, питання здійснення оцінки витрат на проведення будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів могло здійснюватися у першу чергу установою, котра здійснювала будівництво і контролювати процес проектування цієї будови, тобто, "Укрводбуд". Тому куруюче міністерство мало змогу забезпечувати лобіювання питання виділення фінансових фондів на будівництво у Держплані СРСР і у Раді Міністрів СРСР. Начальник "Укрводбуду" А. Бочкін заявляв, що будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів за масштабами є безпрецедентним для СРСР, для Європи і Америки [7, арк. 7]. Тобто, оцінка масштабів будівництва покладалась на будівельну організацію і, за заявою, А. Бочкіна, "Укрводбуд" здійснював комунікацію із місцевими органами влади, якими на той час були Ради, на предмет отримання матеріальних фондів для будівництва (сюди не входило фінансове забезпечення будівництва, яке могло здійснюватися виключно через Міні-

терство фінансів СРСР) [7, арк. 13]. Важливу роль відіграла ініціативність у реалізації програм і проектів в СРСР на місцевому рівні, проте не у питаннях фінансового забезпечення, котре могло здійснюватися винятково за вертикальним принципом через урядові фінансові органи. Слід відзначити, що відповідний принцип радянської командно-адміністративної системи давав змогу СРСР оперативно мобілізувати і централізувати значні обсяги фінансових фондів на реалізацію масштабних проектів і для потреб військового будівництва, яке займало ключове значення у радянській бюджетній політиці.

Важливим питання є аналіз процесу розподілу фінансових ресурсів для реалізації проектів. Так, у питанні будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів виділення фінансових ресурсів здійснювалося централізовано і оперативним розпорядником цих фондів була будівельна організація "Укрводбуд", котра ці фонди освоювала і оперативно про це звітувала. Так, у оперативній інформації про хід будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів у 1952 р., якою було охоплено також дані про хід будівництва у попередні роки, вказувалося, що у 1951 р. план освоєння капіталовкладень у виконання будівельно-монтажних робіт у 65 млн. рублів було виконано до 20 вересня 1951 р. [8, арк. 108]. До речі, у довідці про стан проектно-пошукових і підготовчих робіт по будівництву Каховської ГЕС та Південно-Українського і Північно-Кримського каналів для Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова від Н. Сердюкова також присутня сума для "Укрводбуду" у 65 млн. рублів [9, арк. 1]. Ця цифра фінансування на 1951 р. дещо дисонує із цифрою, представленою у записці Й. Сталіну від Д. Коротченка і Л. Мельникова, у якій ці посадовці УРСР звертали увагу на недостатні обсяги фінансування будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. У цій записці було вказано на 1951 р. цифру фінансування у 100 млн. рублів [5, арк. 232]. Можливо припустити, що така різниця у сумі фінансування виникла із-за того, що безпосередньо "Укрводбудом" освоювалося лише 65 млн. рублів.

На 1952 р., за даними А. Бочкіна було заплановано освоєння 220 млн. рублів, із яких планувалося на здійснення будівельно-монтажних робіт вкладення у 150 млн. рублів, на придбання засобів виробництва і транспорту 62 млн. рублів і на інші витрати 3,8 млн. рублів. Варто у цьому контексті відзначити, що планом капітальних вкладень на 1952 р. було передбачено виділення Запорізькому облвиконкому 4,8 млн. рублів на забезпечення водопостачання міста [8, арк. 108]. Із наведених А. Бочкіним даних видно, що саме його організація здійснювала оперативне управління виділеними на будівництво фондами, у тому числі й для потреб міста Запоріжжя. У рамках фінансового забезпечення будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів передбачалося як реалізація проекту місцевого значення, комунального, фінансове забезпечення реалізації цього проекту. При цьому видно, що розподіл цих фондів також здійснювався "Укрводбудом", котрий як профільна будівельна організація мав здійснювати виконання робіт, принаймні частково, на пайових засадах, із водопостачання Запоріжжя.

Проте, не зважаючи на плановані обсяги фінансування будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування півдня України і півночі Криму, плани фінансового забезпечення у повному обсязі жодного року не виконувалися. Від самого початку будівництва у 1951 р. виділення фінансових фондів планувалося у дуже малих обсягах. Так,

за даними, наданими у записці Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка і Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова на ім'я Й. Сталіна, у 1951 р. на будівництво було виділено 100 млн. рублів, у 1952 р. було виділено 220 млн. рублів, а на 1953 р. планувалося виділення 300 млн. рублів [5, арк. 232]. На фоні 12 млрд. рублів, які мало бути виділено до освоєння на будівництві Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, загальна сума, яку було виділено протягом 1951 – 1953 рр., фінансування було незначним. Фактично, воно надзвичайно відставало від запланованого графіка. Про це наголошувалося у зауваженнях до проекту записки Держплану СРСР про будівництво Південно-Українського каналу за підписом Д. Коротченка і Л. Мельникова, яку було розіслано членам урядової комісії із розгляду питання вибору варіанту траси Південно-Українського каналу, що на його будівництво було виділено всього 5,5 % загальної суми при витратах на будівництво вже пройде 43 % часу [10, арк. 141]. Отже, відставання від графіку освоєння фінансових ресурсів на будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів було очевидним і, очевидно, усвідомленим на рівні загальносоюзного керівництва. Власне, це відставання не давало змоги "Укрводбуду" розгорнути будівництво головної траси каналу. І це відставання, можливо, було пов'язаним із постійним пошуком більш оптимального з фінансового погляду варіанту будівництва, оскільки до 1 січня 1952 р. відбувалося проектування Південно-Українського каналу, а затвердження цього проекту затягнулося із-за постановки питання академіком С. Жуком про більш оптимальний фінансово варіант машинного зрошування перед планованим самотічним варіантом.

Розглядаючи фінансове забезпечення будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, слід звернути увагу на проблему дискусії щодо вибору варіанту зрошування, машинного або самотічного. Реалізація машинного варіанту зрошування передбачала відмову від будівництва Південно-українського каналу. Машинний варіант зрошування передбачав суму капіталовкладень на будівництво на 3,0-3,5 млн. рублів меншу ніж самотічний, що було основним аргументом академіка С. Жука і Д. Кузнецова, директора Українського відділу інституту Гідроенергопроект, які відстоювали саме цей варіант зрошування [11, арк. 38]. У ході урядового обговорення машинного варіанту зрошування, не зважаючи на те, що від вересня 1950 р. самотічний варіант мав підтримку Й. Сталіна і декларувався як його ініціатива, керівництво СРСР схиляється до його прийняття. Зокрема, доволі потужні лобістські зусилля були потрібні зі сторони прихильників самотічного варіанту в особі Голови Ради Міністрів УРСР Д. Коротченка і Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова та Заступника Міністра бавовництва СРСР А. Аскоченського здійснювали спробу відстоювати самотічний варіант зрошування. Варто звернути увагу на не менш вагомий фактор у дискусії щодо питання вибору варіанту зрошування як його активне постання на початку року як 1952 р. так і на початку 1953 р. Слід звернути увагу, що у січні-лютому кожного року в СРСР відбувався бюджетний процес, готувався до прийняття державний бюджет СРСР на 1953 р. Тому питання зміни варіанту зрошування актуалізується у час, коли розгортається в Раді Міністрів СРСР дискусія щодо розподілу бюджетних фінансових ресурсів. Так і у 1951 р. протягом січня відбувалась активна дискусія в Президії Ради Міністрів СРСР щодо питання виділення фондів на будівництво

Каховської ГЕС і Південно-Українського та Північно-Кримського каналів.

Будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів передбачало фінансування у доволі значних обсягах, за обрахунками Міністерства бавовництва СРСР необхідно було освоїти капітальних вкладень у розмірі 12 млрд. рублів. Протягом перших років будівництва каналів на їх зведення фінансові ресурси виділялися незначні, що стримувало будівництво. Оскільки будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів здійснювалося на території УРСР і Криму (котрий на той час перебував у складі РРФСР), то через фінансуванням будівельної організації "Укрводбуд" ресурси освоюються також і на території Кримської області. Бюджетна система СРСР не давала змоги для належного спрямування бюджетних коштів до Криму із державного бюджету СРСР, з якого відбувався розподіл найбільших обсягів фінансових фондів. Тому реалізація масштабного будівельного проекту, який охоплював територію УРСР і Криму створює умови для надходження до Криму фондів із державного бюджету СРСР. Вже у 1952 р. постає питання корегування суми фінансових фондів на будівництво системи зрошування півдня України і півночі Криму в результаті зміни варіанту зрошування із самотічного на машинний. Це стримувало освоєння вже виділених на будівництво фінансових фондів та впливало на бюджетний процес в СРСР.

Питання коригування планів будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів потребує подальшого дослідження, оскільки воно має вагомe значення на процес реалізації програми господарського освоєння півдня України і півночі Криму як цілісного економічного регіону.

Список використаних джерел

1. Центральний державний архів вищих органів влади і управління, м. Київ, ф. Р-2, оп. 8, спр. 2379.

2. Центральний державний архів громадський об'єднань, м. Київ, ф. 1, оп. 24, спр. 235.
3. Там само, ф. 1, оп. 24, спр. 908.
4. Там само, ф. 1, оп. 24, спр. 2943.
5. Там само, ф. 1, оп. 24, спр. 1774.
6. Там само, ф. 1, оп. 24, спр. 235.
7. Там само, ф. 1, оп. 24, спр. 236.
8. Там само, ф. 1, оп. 24, спр. 1773.
9. Там само, ф. 1, оп. 24, спр. 905.
10. Там само, ф. 1, оп. 24, спр. 2893.
11. Там само, ф. 1, оп. 24, спр. 2893.
12. Шоломій Ю.М. Перспективи розвитку народного господарства в зоні Каховського гідробудівництва / Ю. М. Шоломій. – К.: Видавництво Київського державного університету імені Т. Г. Шевченка, 1952. – 35 с.
13. Зарубаев Н.В. Великие преобразования на юге Украины и в северном Крыму / Н. В. Зарубаев. – Ленинград: Ленинградское газетно-журнальное и книжное издательство, 1952. – 108 с.
14. Бочкин А.С. Водой как с огнем (рассказ гидростроителя) / А. С. Бочкин. – М.: Издательство "Советская Россия", 1978. – 190 с.

References

1. Tsentralnyi derzhavnyi arkhiv vyshchykh orhaniv vlady Ukrainy, Kyiv, found P-2, opys 8, sprava 2379.
2. Tsentralnyi derzhavnyi arkhiv gromadskykh obiednan, Kyiv, found 1, opys 24, sprava 235.
3. Ibid, found 1, opys 24, sprava 908.
4. Ibid, found 1, opys 24, sprava 2943.
5. Ibid, found 1, opys 24, sprava 1774.
6. Ibid, found 1, opys 24, sprava 235.
7. Ibid, found 1, opys 24, sprava 236.
8. Ibid, found 1, opys 24, sprava 1773.
9. Ibid, found 1, opys 24, sprava 905.
10. Ibid, found 1, opys 24, sprava 2893.
11. Ibid, found 1, opys 24, sprava 2893.
12. SHOLOMIY, Y. M. (1952) *Perspektyvy rozvytku narodnogo hospodarstva v zoni Kakhovskogo hidrobudivnytstva*. Kyiv: Vydavnytstvo Kyivskogo derzhavnogo universytetu imeni T. . Shevchenka
13. ZARUBAEV, N. V. (1952) *Velikie preobrazovaniya na yuge Ukrainy i v severnom Krymu*. Leningrad: Leningradskoe gazetno-zhurnalnoe i knizhnoe izdatelstvo.
14. BOCHKIN, A. S. (1978) *S vodoj kak s ognem (rasskaz gidrostroytelja)*. Moskva: Izdatelstvo "Sovetskaya Rossiya"

Надійшла до редакції

P. Satskyi, PhD in History, Associate Professor
Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman, Kyiv, Ukraine

FINANCIAL SUPPORT FOR CONSTRUCTION OF SOUTH-UKRAINIAN AND NORTH-CRIMEAN CANALS (1950 – 1953)

This paper is looking at the financial support for the construction of Southern-Ukrainian and Northern-Crimean Channels. It gained the status of "communism construction" and started in 1951 on the basis of the resolution of the Council of Ministers of the Communist Party of the Soviet Union from the 20th of September in 1950. The research of the financial support for the building of channels was made in the context of the analysis of the command-administrative system of the USSR of the late Stalinist period. In particular, there was also the analysis of the reasons for underfunding of the building and also the role of the Council of Ministers of the Communist Party of the Soviet Union in the supply of the process of building of Southern-Ukrainian and Northern-Crimean Channels considering the difficulties with the financial support. Thus, a particular attention has been paid to the fact that the financing of the building of Southern-Ukrainian and Northern-Crimean Channels was done together with the building of The Kakhovka Hydroelectric Station. However, in the beginning of construction works the financial resources, which were supposed to be spent on the building of channels, in majority were spent on the building of The Kakhovka Hydroelectric Station. In the author's opinion, it was related to the fact that during the initial stage of channel building the first constructions build were the buildings for the employees as well as social and transport infrastructure buildings surrounding the channel constructions. Thus, the exploration of the Southern areas of Ukraine and Northern areas of the Crimea has started the backgrounds for the active inhabitation of these regions has started, which was the main target of the constructions works. The research of the financial support of the building was done on the basis of the backgrounds of the budget system and the budget politics of USSR. We can conclude that the building of the Southern-Ukrainian and the Northern-Crimean Channels attracted the incoming investments for the construction sites built on the territory of the Crimea. This fact had a particular impact for the social-economic development in terms of ineffective economical system of USSR in the late Stalinist period. Moreover, this was a start of the Crimea's integration in the Ukrainian social-economical system.

Keywords: construction of the South-Ukrainian and North-Crimean channels, General Directorate "Ukrvodstroy" of Ministry of cotton USSR, State Planning Committee of the USSR, Council of Ministers of the Ukrainian Soviet Socialist Republic, the Central Committee of the Communist Party (Bolsheviks) of Ukraine.