

15. Мокляк В. Місто Полтава в 60-х роках XVIII ст. // Полтава: архітектура, історія, мистецтво. Матеріали III наукової конференції «Вайнгортівські читання», грудень 2009 р. – Полтава, 2009. – С. 120 – 128. – Режим доступу: <http://histpol.pl.ua/pages/content.php?page=8119>.

16. Алферова Г., Харламов В. Киев во второй половине XVII века. Историко-архитектурный очерк. – К.: Наукова думка, 1982. – 159 с.

17. Цапенко М. Архитектура Левобережной Украины XVII – XVIII веков. – М.: Стройиздат, 1967. – 235 с.

18. Рабинович М. Очерки этнографии русского феодального города. Горожане их общественный и домашний быт. – М.: Наука, 1978. – С. 53 – 66; Сас М. Феодальные города Украины в конце XV – 60-х годах XVI в. – К.: Наукова думка, 1989. – С. 143 – 152.

19. Бачинська Л. Архітектура житла. Проблеми теорії та практики структуроутворення. – К.: Грамота, 2004. – 408 с.

20. Описи Київського намісництва 70 – 80 років XVIII ст.: Описово-статистичні джерела / відп. ред. П. Сохань. – К.: Наукова думка, 1989. – 320 с.

21. Зуев В. Путешественные записки Василья Зуева от С.Петербурга до Херсона в 1781 и 1782 году. – Днепропетровск: Герда, 2011. – 394 с.

Аннотация

Автор использует карты городов Украины в качестве источника к истории эволюции жилищной застройки. В статье раскрывается связь между жилищной застройкой городов Гетманщины и бытом горожан. Также показано значение картографических материалов для изучения быта городского населения.

Ключевые слова: карты, Гетманщина, города XVIII в. жилище, быт.

Annotation

The author uses maps of the Ukrainian cities as a source for the history of evolution of house building development. The article deals with the relations between urban house building of Hetmans cities and life of their inhabitants. Also demonstrated the importance of the map material for the learning urban population.

Keywords: maps, Hetmanate, cities of 18 century, , house building way of life.

**Ігор Ветров
(Київ)**

ВІДБУДОВА ВАЖКОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ: ПЛАНІ І ЗАСОБИ ЇХ РЕАЛІЗАЦІЇ (ДРУГА ПОЛОВИНА 40-Х – 50-ТІ РОКИ ХХ СТ.)

Висвітлюється коло питань, пов'язаних з відбудовною стратегією радянського уряду у 40 – 50-ті роки ХХ ст.

Ключові слова: економіка, стратегія, політика, важка індустрія, відбудова, фінансові, матеріальні, трудові ресурси, бюджет.

Для всіх держав після закінчення бойових дій найскладнішим завданням стала відбудова господарської та соціальної інфраструктури, транспорту і комунікацій. Коли йдеться про Україну, то вступає в дію ще один чинник – тривала окупація, що наклала свій негативний відбиток на стартові умови початкового етапу відбудовних робіт. Тактика «випаленої землі», тотальна евакуація обладнання найважливіших підприємств та їхнього інженерно-технічного персоналу й кваліфікованих робітників у Східні райони СРСР, вивезення на роботи до Німеччини мільйонів робітників, гострий дефіцит людських

ресурсів, коштів, матеріальних засобів – все це визначило економічну стратегію радянського керівництва на той час, коли ще тривала війна. На цьому етапі необхідно було з'ясувати масштаби збитків, заподіяних господарству в ході бойових дій та окупації, розчистити промислові центри від руїн, поновити водо- й електропостачання, діяльність комунальних служб, розв'язати проблему житла для зайнятих на відбудовних роботах і виробництві працівників, а також низку інших питань соціального характеру.

Відновлення економічного потенціалу республіки здійснювалося на основі комплексних підходів. Складний господарський організм потребував уваги до кожної його складової, оскільки «просідання» однієї ланки відразу позначалося на кількох інших.

Пріоритети важкої промисловості обумовлювалися кількома обставинами: по-перше, незважаючи на повний перехід ініціативи до радянських військ, продовження війни вимагало нарощування потенціалу оборонних галузей, концентрації саме в них основних асигнувань і матеріальних лімітів; по-друге, без продукції цього сектора економіки (група «А») неможливо було відновлювати інші галузі господарства – сільське господарство, легку і харчову промисловість, соціальну сферу; по-третє, переможне завершення війни радянські лідери пов'язували з перетворенням СРСР на світову державу, а це було неможливим без потужного військово-промислового комплексу.

Нормативно-правову та організаційну основу відбудовної стратегії становили директиви вищих органів влади, що дублювалися й конкретизувалися в рішеннях республіканських властей та різних відомств (наркоматів та ін.). Серед перших документів такого змісту – постанова ДКО від 3 січня 1942 р. «Про відновлення залізниць», якою передбачалося налагодження повноцінної експлуатації ділянки Південної залізниці Білгород – Харків [1, с. 56 – 61].

Щойно радянські війська відбивали у ворога той чи інший промисловий регіон, ухвалювалися рішення, в яких містилися вказівки про організацію відбудовних робіт. Так, 22 лютого 1943 р. Державний комітет оборони видав постанову «Про відбудову вугільних шахт Донбасу». Автори документа скеровували республіканські й місцеві органи влади на першочергове введення в дію невеликих, незначною мірою ушкоджених, незатоплених вугільних копалень поблизу залізниць, що не вимагало великих капіталовкладень. У постанові ДКО «Про першочергові заходи щодо відбудови вугільної промисловості Донецького басейну (26 жовтня 1943 р.)» йшлося про необхідність якомога швидшого повернення позицій «Всесоюзної кочегарки» у справі забезпечення енергоносіями об'єктів електроенергетики, металургії, залізничного транспорту, «оборонки». Ставилося завдання у стислі терміни налагодити роботу середніх та великих шахт, які не зазнали значних руйнувань, а також спорудження нових і ремонт дрібних об'єктів. Керівництво УРСР мало забезпечити також відновлення машинобудівних підприємств і культурно-побутової сфери [1, с. 95, 169, 170].

Низка директив центральних органів влади спрямовувалась на відродження індустріальних об'єктів республіки на завершальному етапі війни. Це – перш за все постанови ЦК ВКП(б) та РНК СРСР «Про розвиток виробництва металорізальних верстатів на підприємствах Наркомату верстатобудування» (28 лютого 1944 р.), «Про заходи щодо відбудови Криворізького залізничного басейну Наркомчормету» (19 вересня 1944 р.), «Про посилення уваги в справі відбудови і розвитку вугільної і нафтової промисловості, чорної і кольорової металургії та електростанцій» (1 жовтня 1944 р.), «Про заходи з відбудови вугільної промисловості Донбасу» (23 квітня 1945 р.).

Процес відбудови виробничих потужностей та їх пуск в дію важко виокремити в періоди: в міру того, як цехи комунікації поставали з руїн, на них підвозилося обладнання й поновлювалося виробництво. Не тільки в окремих галузях, а на кожному підприємстві графік робіт визначався ступенем руйнувань, наявністю вцілілого устаткування, матеріалів, а також кваліфікованої робочої сили та ІТП. Та все ж, головним чинником залишались потреби діючої армії, що мала довести війну до переможного завершення.

У цій статті відбудовна епопея розглядається з її повоєнної фази, відправною точкою якої можна вважати постанову союзного уряду «Про народногосподарський план відновлення і розвитку народного господарства на 1945 рік». Цей документ можна розглядати як директиву, що визначала алгоритм дій на перехідний етап від війни до мирних умов. Звичайно, йому притаманні специфічні риси, спричинені такими чинниками, як конверсія виробництва, демобілізація мільйонів радянських військовослужбовців, перерозподіл фінансових і матеріальних потоків тощо.

Відбудовна стратегія уряду на ближчу перспективу була викладена у Законі про четвертий 5-річний план, схвалений Верховною Радою СРСР у березні 1946 р. та Законі «Про п'ятирічний план відбудови й розвитку народного господарства Української РСР на 1946 – 1950 рр.» (серпень 1946 р.). Якщо в союзному плані закладалося підвищення у 1950 р. обсягів валової промислової продукції на 48% порівняно з довоєнним, то в республіканському – ставилося завдання досягти передвоєнного рівня виробництва і лише в деяких галузях перевищити його. Це порівняння є ще одним опосередкованим доказом того, що Україна зазнала надзвичайно тяжких втрат і темпи її економічного розвитку відставали від загальносоюзних. Водночас в українській економіці спостерігалися тенденції, властиві господарському комплексу й всього СРСР. Йдеться насамперед про закладання основ такої моделі, що програмувала домінуючі позиції важкої промисловості та ВПК за рахунок всіх інших галузей. Такі підходи до відбудови і стратегії економічного розвитку надовго консервували дисбаланс у розвитку індустріальної, аграрної і соціальної сфер, прирікаючи дві останні на функціонування за залишковим принципом. Так, з 6,7 млрд. крб. капіталовкладень в економіку республіки 55,6% призначалося для промисловості, 10,9% – зв'язку і транспорту, 6,5% – сільського господарства, 12,6% – житлового будівництва, 14,4% – торгівлі, комунального господарства, науки, освіти й культури [2, с. 187, 184]. Планувалося збільшити обсяги всього промислового виробництва на 3% порівняно з 1940 р. (по промисловості – на 8,6%, електроенергії – 13%, металургійному обладнанні – в 2,2 раз, випуску тракторів – у 2,5 раз).

Упродовж відбудовного періоду Україна мала відігравати роль одного з найбільш розвинених промислових регіонів СРСР. У 1950 р. в республіці планувалося виплавляти 49,7% чавуну, 34,6% сталі, видобувати 34,4% вугілля, виробляти 40% паровозів і тепловозів, 22,3% тракторів, 33,9% металургійного устаткування Союзу РСР. Продовжувалася відбудова 104 машинобудівних підприємств союзного значення, планувалося організувати роботу 13 об'єктів і звести «з нуля» ще 3 [3, с. 10].

У зв'язку з закінченням війни помітно скорочувалися військові витрати й чисельність збройних сил. Частка прямих військових витрат у союзному бюджеті зменшилася з 54,3% у 1946 р. до 18% у 1947 р. [4, арк. 7]. Конверсія виробництва відразу далася взнаки. У 1945 р. частка цивільної продукції в загальному асортименті зросла на 60%, а порівняно з 1942 р. – майже вдвічі [5, с. 28].

Обсяги капітальних робіт у системі наркоматів оборони та Воєнно-морського флоту на 1946 – 1950 рр. встановлювалися в розмірі 7 млрд. крб., що було в 2 рази менше, ніж у 1938 – 1941 рр. [6, с. 192].

Наприкінці 1945 – на початку 1946 рр. наркомати боєприпасів, танкової промисловості, мінометного озброєння були реорганізовані в наркомати транспортного й сільськогосподарського машинобудування, приладобудування та машинобудування. Упродовж 1946 р. відбувалася оптимізація управлінських структур: поглиблено спеціалізацію деяких промислових і будівельних наркоматів (міністерств), а в наступному році окремі з них були об'єднані.

Внаслідок демобілізації особовий склад радянської армії зменшився з 11 до 2,8 млн. чол. Звільнені в запас масово поповнювали лави робітників та ІТП у промисловості, що супроводжувалося переорієнтацією витрат з утримання Збройних сил на виробничу сферу. До кінця 1946 р. в УРСР повернулося з армії 1,8 млн. колишніх військовослужбовців, більшість яких пішла на виробництво.

Зміна промислової інфраструктури на значній території СРСР, проблема трудових ресурсів, дефіцит коштів і матеріальних засобів викликали різкий спад виробництва. В Україні у 1945 р. виплавлялося 59% чавуну, вироблялося 66% сталі й 65% прокату, видобувалося 62% нафти порівняно з 1940 р., випускалося у 2 – 5 разів менше автомобілів, тракторів, комбайнів, паровозів [7, с. 66 – 68]. Тому головним завданням керівництво держави вважало протидію негативним тенденціям.

Поряд з цим вирішувалось ще одне завдання: технічна реконструкція базових галузей промисловості на основі останніх досягнень науки й техніки, залучення й впровадження технологічних інновацій та прийомів організації виробництва. Цій меті підпорядковувались структурні зміни в управлінській сфері. Так, у відповідності з постановою ЦК ВКП(б) та РНК СРСР «Про організацію Держплану СРСР й утворення державного комітету впровадження нової техніки в народне господарство СРСР» (Держтехніки СРСР), виданої у грудні 1947 р., з компетенції Держплану вилучалися функції матеріально-технічного постачання. Натомість посилювалась його відповідальність за якість поточних і перспективних планових документів.

Держтехніка мала забезпечити форсоване впровадження в промислове виробництво новітніх зразків техніки «з метою подальшого швидкого технічного оснащення й переоснащення народного господарства СРСР». У постанові союзного уряду від 13 лютого 1949 р. всі міністерства й відомства зобов'язувались розглянути за технічними переліками Держтехніки 225 тис. патентів, одержаних в особливому порядку, з них: а) 45 тис. німецьких – за 1939 – 1945 рр.; б) 50 тис. німецьких заявок на патенти; в) 130 тис. американських патентів [6, с. 194].

Технічне «переозброєння» поширювалося на всі галузі промисловості, але в першу чергу на об'єкти, що повністю чи частково обслуговували «оборонну» промисловість. Частково ця проблема вирішувалася за рахунок репатріацій, за якими з 5,5 тис. німецьких та японських підприємств до СРСР ввозилися обладнання, апаратура, запасні частини, матеріали для машинобудівних, металургійних, авіаційних, суднобудівних, хімічних та інших підприємств, а також готова продукція. З 1951 до 1955 р. в країну надійшло матеріальних цінностей на суму 5,7 млрд. крб. (0,6% від обсягу товарної продукції промисловості СРСР) [8, арк. 140]. Однак, кардинально змінити ситуацію з оновленням матеріально-технічної бази виробництва це не могло.

Втягування Радянського Союзу в нову фазу протистояння з «капіталістичними світом» – «холодну війну» – актуалізувало необхідність якнайшвидшого науково-технічного прориву в сфері виробництва нового покоління зброї, що було неможливим без виходу на новий технічний рівень.

Переведення мілітаризованого господарського комплексу на «мирні рейки» відбувалося складно. 26 травня 1945 р. ДКО затвердив постанову «Про заходи з перебудови промисловості у зв'язку зі скороченням виробництва озброєнь», згідно з яким у третьому кварталі валова продукція цивільного призначення планувалася в обсязі 17,1 млрд. крб., а військового – 11,5 млрд.» [9, с. 422]. Однак, досягти планових показників не вдалося. Звітуючи про хід виконання урядових рішень, начальник відділу зведеного народногосподарського плану (Держплану СРСР) Б. Сухаревський констатував, що приріст виробництва цивільної продукції на підприємствах наркоматів військової промисловості порівняно з другим кварталом становив лише 274 млн. крб. і тільки компенсував скорочення випуску військової продукції на 5,5 млрд. крб. [10 арк. 91 – 92]. Причини цього він вбачав у зміні режиму й тривалості робочого дня і тижня, відновленні вихідних, відпусток та скорочення понаднормових робіт. Вартість невстановленого обладнання, сировини і матеріалів, що призначалися для військової індустрії, оцінювалася у 5 млрд. крб.

На початку 1946 р. Союзний Держплан подав до уряду проект постанови про перепрофілювання підприємств оборонної промисловості. Згідно нього передбачалося скоротити виробництво продукції військового призначення на об'єктах міністерств авіації, озброєння, транспортного машинобудування, сільськогосподарського машинобудування й суднобудування на 40 млрд. крб. порівняно з 1944 р. А цивільної – збільшити з 3,8 млрд. крб. в 1944 до 12,8 млрд. крб. у 1946 р. Обсяг валової продукції на підприємствах вказаних міністерств планувався в розмірі 24 млрд. крб. [6, с. 195].

Оскільки, основним енергоносієм у той час залишалось вугілля, особлива увага приділялася відновленню шахт і неухильному нарощуванню видобутку «чорного золота». До завершення війни в Донбасі було відбудовано і введено в дію 123 великих й 506 середніх й малих шахт, які разом з 50 новозбудованими дали 50 млрд. тон вугілля [11, с. 134]. Надалі передбачалося споруджувати великі об'єкти з механізованими виробничими процесами. До початку 50-х років загальні обсяги вуглевидобутку стабільно зростали й згодом перевищили 100 млн. тонн. Однак, у 1953 і 1954 рр. планові завдання виконані не були.

Причини труднощів, що нагромаджувались у галузі, полягали у суто виробничих і адміністративно-організаційних особливостях. Перші були зумовлені специфікою видобутку вугілля: небезпечними умовами праці, які складно було покращити, фізично важкими операціями безпосередньо в забоях, травматизмом і смертністю, енерговитратами і т. п.. У другому випадку йшлося про необхідність вдосконалення підходів до управління значною кількістю об'єктів. Керівництво УРСР неодноразово зверталося до союзних властей з пропозиціями щодо поліпшення організації відбудовних робіт та налагодження виробництва, створення з цією метою республіканського міністерства. Однак, у Москві вважали, що з центру краще видно потреби галузі й продовжували керувати старими методами. Лише через 9 років (!) після війни, 19 квітня 1954 р. Президія Верховної Ради СРСР ухвалила Указ «Про перетворення загальносоюзного міністерства вугільної промисловості СРСР у союзно-республіканське

міністерство вугільної промисловості Української РСР». Згідно з постановою Ради Міністрів УРСР вугільні комбінати перетворювалися на Головні управління [12, с. 8].

На більшості шахт відбувалося швидке зношення обладнання. Частина вугільних копалень вступила в експлуатацію наприкінці XIX – на початку XX ст. або у 20 – 30-ті роки. Це були середні та великі підприємства зі складною системою виробіток, глибиною, багатоступінчастими транспортними лініями, складними схемами вентиляції. Реконструйовані у роки перших 5-річок, вони мали морально застаріле устаткування й вимагали значних капіталовкладень. Іншу частину вугільних об'єктів становили дрібні шахти, закладені швидкісними методами за спрощеними проектами в 1945 – 1952 рр. Ці «шахти нестатку», як їх називали в Німеччині, покривали дефіцит енергоносіїв у перше повоєнне десятиліття. Однак, розраховані на невеликі терміни експлуатації (10 – 15 років), вони не мали перспектив для розвитку і негативно впливали на загальні характеристики шахтного фонду республіки [13, с. 98, 99].

Досліджуючи основні тенденції розвитку галузі у повоєнний час, О. Бровар дійшов висновку, що в 1951 – 1964 рр. вона все більше скочувалась на екстенсивні рейки. Її показники були такими: 1951 р. – 4975 тис. т., 1952 р. – 7970 тис. т.; 1953 р. – 5235 тис. т., 1955 р. – 8125 тис. т. за рахунок введення у дію нових вугільних підприємств. У той же час жодного приросту виробничих потужностей не відбулося завдяки реконструкції діючих об'єктів. Відповідно, значна частина шахт прирікалась на те, щоб плестися в хвості науково-технічного прогресу, використовуючи застарілі прийоми вуглевидобутку, техніку та тяжку фізичну працю. Водночас вчений констатує, що у повоєнні десятиліття умови праці в галузі все більше набували ознак екстремальності. Упродовж 1950 – 1965 рр. середня глибина розробок зросла з 238 до 397 м (збільшення на 47 %).

У 1949 р. розпочато спорудження шахт з робочими горизонтами нижче 500 метрів, а через два роки – кількох об'єктів з глибиною стволів понад 1000 м. Це різко погіршувало умови праці шахтарів внаслідок підвищення температури, небезпеки раптових викидів шкідливих речовин і займання шахтного пилу та метану, збільшувало травматизм та кількість аварій з летальними наслідками [14, с. 99, 100].

У 50-ті роки спостерігаються спроби введення в експлуатацію недобудованих вугільних підприємств з тривалими термінами ліквідації недоробок. Тільки в лютому 1951 р. гірничо-технічна інспекція через грубі порушення правил безпеки зупинила роботу 126 лав, 144 підготовчих відробіток, 230 агрегатів на комбінаті „Донбасатрацит” [14, с. 102].

Мали місце численні факти нецільового використання, несанкціонованого перерозподілу коштів, приписок невиконаних монтажних робіт, складання фіктивних підприємств, розтрат і крадіжок. Так, у 1952 р. у тресті „Сталінпромбуд” було встановлено розкрадання 1,6 млн. крб., у тресті „Сталіншахтбуд” – 1,9 млн. крб. [15, с. 56]. Ці та інші негаразди були добре відомі республіканським і союзним властям. У середині 50-х років вони цілком усвідомлювали необхідність кардинальних змін в системі управління провідними галузями індустрії – вугільною, металургійною, машинобудівною, хімічною.

Наприкінці 40-х років були зроблені важливі кроки на шляху оздоровлення економіки, що виходила зі «стресу» воєнної доби. 28 липня 1948 р. союзний уряд затвердив постанову «Про ліквідацію системи державних дотацій та підвищення оптових цін на продукцію низки галузей важкої промисловості і тарифів на залізничному транспорті». Запроваджені з 1 січня 1949 р. оптові ціни дали можливість скасувати

систему державних дотацій у 1950 р. Оптові ціни на промислову продукцію зросли в середньому в 1,5 рази і це забезпечило рентабельність більшості галузей господарства, крім вугільної та лісової.

Завдяки реформі цін було ліквідоване планування виробництва промислової продукції та продуктивності праці в «незмінних» цінах 1926 – 1927 рр., оскільки вони давно не відповідали справжнім виробничим затратам і лише слугували інструментом маніпулювання звітно-фінансовою документацією [6, с. 203, 204].

Вражаючими темпами відроджувались гіганти української металургії «Запоріжсталь», «Азовсталь», Макіївський, імені Петровського, імені Дзержинського та інші. За роки 4 – 5-ї п'ятирічок вдалося довести обсяги виробництва сталі, чавуну, коксу до 95% (порівняно з 1940 р.), а прокат чорних металів та видобуток залізної руди перевищили довоєнний рівень [14, с. 373]. Успішна відбудова металургії створила передумови для прискореного відновлення однієї з найбільш металоємких галузей – машинобудівної. Перше повоєнне десятиліття позначене високими темпами зростання парку металообробного обладнання на заводах верстатобудівної промисловості: у 1946 р. – на 192% порівняно з 1940 р., у 1950 р. – на 291%, у 1955 р. – на 328%.

Оскільки, саме металообробні верстати визначали рівень оснащення всіх заводів машинобудівного профілю, важливого значення набував асортимент цього стратегічного виду продукції. Якщо у 20 – 30-ті роки на об'єктах верстатобудування зовсім не було агрегатних, карусельних, розточувальних верстатів, то в перший період першої повоєнної п'ятирічки було налагоджено їх виробництво, і в 1950 р. кількість агрегатних верстатів порівняно з 1946 р. збільшилась у 10 разів, карусельних – у 1,7 раз, різальних – у 1,2 рази [16, с. 23, 24].

Потреби важкої індустрії диктували необхідність проектування й виготовлення верстатів нового покоління, зокрема тих, що спроможні були обробляти деталі прокатних станів, крокуючих екскаваторів, енергетичних турбін, колісних пар для рухомого складу залізниць та інші. Таке обладнання почали виробляти у період 5-ї п'ятирічки на Краматорському заводі важкого машинобудування. Токарні верстати моделей № 1660 та № 1680 були здатні обробляти деталі вагою 25 – 150 т. [17, с. 118]. Спостерігалось зростання кількості гідравлічних пресів з механічним приводом [18, с.10]. Динаміку зростання парку цих видів устаткування ілюструють такі цифрові дані: 1946 р. – відповідне збільшення порівняно з 1940 р. на 222% і 439%; 1950 р. – 467% і 391%; 1955 р. – 756% і 222%. [16, с. 25].

Оскільки, 95% всіх деталей для машинобудівної промисловості виготовляється способом лиття, вдосконаленню цього процесу приділялась підвищена увага винахідників, раціоналізаторів, ІТП, вчених. У результаті модернізації виробництва на початку 5-ї п'ятирічки колективи Кам'янець-Подільського, Корсунь-Шевченківського, Хмельницького ливарних заводів на вагранках використовували багаторядні форми. Це створило технічні передумови підвищення продуктивності праці з 1,57 до 2 т на годину та зменшення кількості коксу з 200 до 193,6 кг [19, арк. 3]. На Стрийському машинобудівному заводі методом виливання виготовляли підштампові плити і напрямні великої ваги, що давало значну економію металу й енергоносіїв [19, арк. 9].

Позитивні зміни відбувалися в суднобудівній галузі. У роки війни морський флот СРСР втратив половину вантажопідйомності й 380 суден [20, с. 3], що змушувало шукати шляхи оновлення судноплавної галузі. Проектування нових суден здійснювалося з

урахуванням умов навігації на великих водних артеріях усього Союзу. Так, на київському заводі «Ленінська кузня» інженери й конструктори розробили проект річкового колісного буксирного пароплава з двигуном потужністю 400 к.с., який працював на різних видах палива [21, с. 1 – 3]. На початку 50-х років київські суднобудівники спроектували і налагодили виробництво серії буксирних пароплавів з потужністю силової установки 200 к.с. Протягом 1947 – 1955 рр. було випущено 241 таке судно [22, с. 8].

Одночасно розпочато випуск буксирних теплоходів, що мали менш затратні характеристики: вартість будівництва була нижчою від пароплавів на 7 – 10%, металоємність – на 15 – 20%, утримання – на 50% [23, с. 223]. До 1964 р. було збудовано 371 буксирний теплохід різної потужності [22, с. 8].

Київські суднобудівники створили новий тип судновантажних палубних металевих барж вантажопідйомністю до 800 т, а також барж-майданчиків для механізованої вантажообробки. З 1949 до 1959 рр. у республіці було випущено понад 800 барж різної вантажопідйомності.

Створення Київського, Кременчуцького, Дніпродзержинського водосховищ покликала до життя новий вектор розвитку річкового транспорту, пов'язаний з використанням дизельних суден, вантажних перевезень самохідними суднами та налагодженням пасажирських маршрутів. Навігаційні умови давали змогу експлуатувати судна значної вантажопідйомності з глибокою посадкою. Київські корабелі стали будувати вантажотеплоходи типу «Ведмедиця», «Манич» і «Чайка», які добре зарекомендували себе на річково-озерних перевезеннях і значно здешевили й прискорили їх.

На початку 5-ї п'ятирічки колектив «Ленінської кузні» освоїв випуск колісних пасажирських пароплавів, а херсонські суднобудівники – річкових трамваїв та пасажирських пароплавів озерного типу. У повоєнний період було випущено 255 таких суден [22, с. 9, 10]. На корабелів Миколаєва і Херсона покладалося завдання відновити потенціал морського флоту. Модернізація верфей дозволила будувати судна нового покоління, наприклад, таких, як танкер «Казбек» – найбільшого комерційного судна в СРСР [24, с. 12]. У першій половині 50-х років у Миколаєві було збудовано суховантажний дизель – електрохід «Дніпрогрес», що мав повністю зварний корпус з низьколегованої сталі підвищеної міцності, водотоннажність 10,5 тис. т і швидкість – 17 вузлів [25, с. 257]. В Україні виготовляли і риболовні судна. Наприклад, у 1954 р. у Києві збудували перший середній риболовний траулер «Горностаї». Успішне відродження галузі дало можливість інтенсивно розвивати судноплавство, що, в свою чергу, сприяло відбудові інших сфер економіки.

Потреби промислових підприємств в електроенергії обумовлювали підвищену увагу союзного й республіканського урядів до відновлення енергетичного потенціалу. В Україні наприкінці 1944 р. потужність електростанцій становила 0,4% довоєнної [26, с. 52]. Завдяки відновленню об'єктів енергетики (головним чином невеликих), які зазнали незначних ушкоджень, вже у 1946 р. вдалося досягнути довоєнного рівня за потужністю електростанцій (12 338 тис. кВт проти 11 193 тис. кВт у 1940 р.) та виробленою електроенергією (48 571 млн. кВт. год. проти 48 039 млн. кВт. год. у 1940 р.) [27, с. 162].

Швидкими темпами відбудовувались теплові станції – Зуївська, Криворізька, Харківська, Штерівська. Розпочато зведення нових енергетичних об'єктів – Дарницької, Добротвірської, Миронівської, Одеської. У 1947 р. став до ладу Дніпрогрес – гордість

української гідротехніки. До кінця 4-ї п'ятирічки в республіці вироблялося 14 711 кВт год. проти 12 411 млн. кВт год. в 1940 р. А з 1946 до 1958 р. в УРСР діяло 8 121 тис. кВт електропотужностей. На кінець цього періоду встановлена потужність електростанцій УРСР становила 9 262 тис. кВт, а виробництво електроенергії 43 947 млн. кВт. год. [28, с. 103].

Розвиток енергетики, соціальної сфери потребував освоєння альтернативних енергоносіїв, зокрема на території західноукраїнських областей. Паливно-енергетична база регіону стрімко зростала за рахунок використання значних покладів нафти, газу, торфу, бурого й кам'яного вугілля. У період повоєнних п'ятирічок Дрогобицька і Станіславська області стали основним районом видобутку нафти і газу в Україні, даючи в 1955 р. відповідно 85 і 99% виробництва цих енергоносіїв у республіці.

Активізація геологорозвідувальних робіт у 4-й п'ятирічці дозволила суттєво збільшити розвідані запаси природного газу. До 1950 р. вдалося отримати 1 537 млн. м³ газу, що перевищувало рівень 1940 р. у 3 рази. У 1956 р. почалась експлуатація найбільшого в Європі Шебелинського газового родовища на Харківщині. У 1959 р. тут видобуто 6 697,3 млн. м³ газу. А в цілому упродовж 10-річчя газовидобуток в УРСР зріс у 9,3 рази. [29, с. 58]. При цьому центр видобутку природного газу зміщується у східний регіон республіки, що межує з індустріально розвиненими районами – його основними споживачами [30, с. 20].

Загалом, відбудова важкої промисловості у повоєнній Україні характеризувалась високими темпами. Переведення економіки на мирні рейки дало можливість відновити виробництво дефіцитної продукції, необхідної для задоволення всіх сфер господарства і потреб людини. Та при цьому зберігалось непропорційне співвідношення між групою «А» і групою «Б», традиційне для економічної доктрини більшовицької партії.

Успішне завершення війни лише підкріпило впевненість радянського керівництва в правильності й ефективності методів управління господарським комплексом, що практикувалися у передвоєнний період. Суворі централізація, наявність багатьох відомств і керівних органів, що дублювали функції один одного, відмова від ринкових принципів господарювання, переважно екстенсивні засоби вирішення поставлених завдань – ці та інші «вроджені вади» соціалізму радянського зразка, з одного боку, давали можливість певних успіхів на «ударних» напрямках, де концентрувалися значні фінансові, матеріальні та людські ресурси, а з іншого, – гальмували розвиток товарно-грошових відносин, ініціативи, матеріальної зацікавленості, науково-технічного прогресу, закладаючи у віддаленій перспективі помітне технологічне відставання Радянського Союзу від розвинених індустріальних держав.

Зовнішньополітичний курс Кремля передбачав модернізацію насамперед військово-промислового комплексу за рахунок інших галузей. Для пересічних громадян основна частина цього потужного індустріального «айсберга» залишалась непоміченою, оскільки жодною мірою не впливала позитивно на їхній добробут. Розвиток соціальної сфери за залишковим принципом багато в чому нівелював справді унікальні досягнення відбудови, реконструкції та розвитку важкої промисловості, адже вона практично не мала безпосереднього «виходу» на повсякденні потреби людей.

Та навіть з урахуванням всіх негативних явищ, що супроводжували відновлення економічного потенціалу республіки, результати зусиль держави і суспільства в цій справі дійсно вражають. Український соціум ще раз продемонстрував самовідданість і

самозреченість у досягненні мети, гідні подиву терпіння, волю і громадянське сумління, завдяки чому спустошена війною країна швидко відроджувалася з попелу та руїн.

Джерела та література:

1. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. 1917 – 1967. – Т. 3. – 530 с.
2. История социалистической экономики СССР : в 7 т. – М., 1980. – Т. 6. – 718 с.
3. Хрущов М.С. Про п'ятирічний план відбудови й розвитку народного господарства УРСР на 1946 – 1950 рр. Промова на VIII сесії Верховної Ради Української РСР 28 серпня 1946 р. – К., 1946. – 29 с.
4. Російський державний архів економіки (далі – РДАЕ). – Р. 4372. – Оп. 94. – Спр. 945.
5. Баран В.К., Даниленко В.М. Україна в умовах системної кризи (1946 – 1980-і рр.). – К., 1999. – 303 с.
6. Симонов Н.С. Военно-промышленный комплекс СССР в 1920 – 1950-е годы: темпы экономического роста, структура, организация производства и управления. – М., 1996. – 336 с.
7. Народное хозяйство СССР в 1956 году. – М., 1957. – 447 с.
8. РДАЕ. – Ф. 4372. – Оп. 99. – Спр. 241.
9. Комаров Н.Я. Государственный Комитет Обороны постановляет. Документы. Воспоминания. Комментарии. – М., 1990. – 522 с.
10. РДАЕ. – Ф. 4372. – Оп. 94. – Спр. 114.
11. Головка М.Л., Лисенко О.Є. Профспілки України у період Великої Вітчизняної Війни 1941 – 1945 рр. Навч. посібник. – К., 2002. – 332 с.
12. Лапай О. Радянське Законодавство про охорону праці. – К., 1965 – 34 с.
13. Бровар О.В. Вугільна промисловість Донбасу у 40 – 60-х рр.. ХХст.: проблеми соціального розвитку. – Донецьк, 2009. – 311 с.
14. Сурай Н.С., Тищенко С.П. Штабы угольной отрасли Украины – К., 2004. – 501 с.
15. Економічна історія України. – К., 2011. – 373 с.
16. Павлов В.М. Технічний прогрес у машинобудуванні Української РСР у післявоєнний період (1946 – 1960 рр.). – У кн.: Історія народного господарства та економічної думки Української РСР. – К., 1991. – Вип. 25.
17. Харьковский станкостроительный (Очерк истории Харьк. станстроит. 3-да им.С.В. Косогора). – Харьков, 1968. – 216 с.
18. Никитенко В.М., Оскиюк Г.М. Станкостроительная и инструментальная промышленность за 50 лет советской власти // Технология и организация производства. – 1967. – № 5. – С. 9 – 25.
19. ЦДАВО України. – Ф. 532. – Оп. 3 – Спр. 2289.
20. Бакаев В. СССР – велика морская держава // Морской флот. – 1967 – № 10. – С. 2 – 14.
21. Страхов А.П., Мокров Н.Ф. Стандартный речной буксир. // Судностроение. – 1948. – № 2. – С. 1 – 18.
22. Куцевський В.В. Розвиток суднобудівного виробництва в Українській РСР у післявоєнний період (1946 – 1955 рр.) // Історія народного господарства та економічної думки Української РСР. – Вип. 24. – С. 6 – 18
23. Матиашвили А.А. Внутренний водный транспорт СССР и пути его экономичности. – М., 1957. – 278 с.
24. Пятилетки судностроения / Под ред. А.И. Вознесенского. – Л., 1978. – 56 с.
25. Кац. Р.С., Златопольская О.М., Смирнов А.И. Черноморский судностроительный. – Л., 1973. – 355 с.
26. Електрифікація України. – К., 1958. – 277 с.
27. Народное хозяйство СССР в 1965 г. – М., 1966. – 462 с.
28. Народное хозяйство Украинской РСР в 1965 році – К., 1966. – 441 с.
29. Народное хозяйство СССР в 1962 году: Стат.ежедневник. – М., 1963. – 344 с.
30. Тимочко Н.О. З історії розвитку газодобувної промисловості Української РСР (1946 – 1975 рр.) – У кн.: Історія народного господарства та економічної думки Української РСР. – К., 1980. – Вип. 14. – С. 16 – 28.

Анотація

Освещается круг вопросов, связанных с восстановительной стратегией советского правительства в 40 – 50-е годы ХХ ст.

Ключевые слова: экономика, стратегия, политика, тяжелая индустрия, восстановление, финансовые, материальные, трудовые ресурсы, бюджет.

Annotation

Covered a range of issues related to the strategy of rebuilding the Soviet government in the 40 – 50th years of the twentieth century.

Keywords: economics, strategy, policy, heavy industry, reconstruction, financial, material and human resources, budget.

**Оксана Вигівська
(Житомир)**

МІСЦЕ ТА РОЛЬ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ МІЩАНОК У ПОВСЯКДЕННОСТІ МІСТ ВОЛИНСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ НАПРИКІНЦІ XVIII – СЕРЕДИНИ XIX ст.

В статті розглядається місце і роль господарської діяльності жінок-міщанок Волинської губернії. Визначаються області діяльності, способи і можливості заробітку.

Ключові слова: Волинь, міщанка, купчиха, городянка, жіноцтво провінційних міст.

Предметом вивчення повсякденності будь-якого соціального стану виступають не тільки різноманітні характеристики поведінки, які охоплюють усі сфери життя, а й можливість пристосування до змін, що відбуваються в суспільстві. Мікроісторичний підхід дозволяє реконструювати життя городянок повітових міст Волинської губернії, які зіграли не останню роль в розвитку економічних, соціальних і духовних основ українського суспільства в першій половині XIX ст. Міщанки, хоча й жили винятково своїми інтересами, були широко задіяні в господарській діяльності міст та містечок Волинської губернії.

Вивчення міщанства, особливо дореформеного, натрапляє на обмеженість джерел, відзначену багатьма дослідниками соціальної історії міста, оскільки в джерелах особистого характеру пересічні городяни практично не зустрічаються. Російські історики В. Ключевский [1] і Я. Абрамов [2] зазначають, що духовенству, чиновникам та городянам було приділено в історіографії дуже мало уваги «...жмутся, как будто ожидая, не придет ли кто оправдать их стесненное и игнорируемое существование» [1, с. 31], що «положение мещан одно из самых худших, какие только существуют в России» [2, с. 269].

Часткове висвітлення історії міщанства Волині дореформеного періоду отримала в дореволюційній історіографії. Початковий етап (перша половина XIX ст.) пов'язаний з появою історико-статистичних описів [3]. У 60-ті рр. XIX ст. у вивчення історії міського населення регіону певний внесок зробив А. Братчиков [4]. Дореволюційна історіографія другої половини XIX ст. пов'язана з іменами П. Батюшкова [5] та П. Чубинського [6]. У пореформений період науковці більше звертаються до відомостей, які тим чи іншим чином стосуються господарської та соціальної діяльності населення Волині [6].

Таким чином, дореволюційні дослідники зібрали значний масив документальних матеріалів з історії економічного і суспільно-політичного життя міст Волинської губернії. Але проблемам повсякденності міщанства вони приділяли недостатню увагу.