ЕКОНОМІКА

УДК 33(477)«1943/1944»

© Ігор ВЄТРОВ

ПОЧАТОК ВІДБУДОВНОЇ ЕПОПЕЇ В УКРАЇНІ (1943–1944 рр.): ІНДУСТРІАЛЬНА СТРАТЕГІЯ

Охарактеризовано економічну стратегію керівництва СРСР на початковій фазі відродження важкої промисловості у визволених від Вермахту і його союзників областях України. Звернено увагу на особливості організації відбудовних робіт у вугільній, машинобудівній та металургійній галузях.

Ключові слова: *економічна стратегія, Друга світова війна, відбудова, важка промисловість, індустріальна інфраструктура, фінансові, матеріальні, людські ресурси, планування.*

Успішні дії радянських військ у 1943 р., вигнання військ противника з території Донбасу й Лівобережжя перемістили в практичну площину питання, пов'язані з поверненням виробничої і транспортної структури трудових ресурсів цих регіонів у загальносоюзний організм.

Відбудовні процеси широко висвітлювали в науковій літературі. Фактично у всіх узагальнюючих працях радянської доби – 3-томнику «Українська РСР у Великій Вітчизняній війні Радянського Союзу у 1941–1945 рр.», 8-томній «Історії Української РСР», 2-томниках «Історія робітничого класу Української РСР» та «Истории рабочих Донбасса» – відбудовним процесам присвячено окремі розділи [1].

У деяких індивідуальних монографіях та дисертаціях з історико-партійної та економічної тематики ці питання трактувалися в руслі існуючої на той час парадигми, хоча емпіричний матеріал, що вводився до наукового обігу, давав уявлення про головні напрями й акценти відновлюваних робіт, їхні масштаби і результати [2]. У працях, присвячених найбільш масовим громадським об'єднанням – професійним спілкам, розкриваються форми і методи діяльності їхніх низових ланок у справі відбудови індустрії республіки [3].

Спільною рисою історіографічних надбань 50–80-х рр. XX ст. стали жорсткі конструктивні схеми, за якими виписувалися економічні процеси, неодмінна домінанта держави і Комуністичної партії, штучне перенесення ініціатив керівництва країни на робітників та інженерно-технічний персонал, надмірна експлуатація недостатньо

аргументованого концепту «переваг соціалістичного способу виробництва над капіталістичним».

Тому, маючи вже певні напрацювання, фахівці з цієї проблематики в 90-ті рр. XX ст. постали перед необхідністю переосмислення економічної історії СРСР загалом та її воєнного й повоєнного періоду зокрема. Слід відзначити, що першими на пострадянському просторі до опрацювання цього кола питань на нових методологічних засадах вдалися російські вчені. Загальним тлом цього інтелектуального штурму стала системна критика політики і практики сталінізму у всіх сферах суспільного життя. Однак, на відміну від суто політичної анатомії цього феномена, економічний сегмент діяльності більшовиків висвітлювався у значно меншій залежності від ідеологічних чинників, хоча повністю і не ігнорувався. Виконані здебільшого в гострому полемічному ключі, їхні праці насичені насамперед концептуальними інтерпретаціями (хоч і не завжди належним чином аргументованими) й спробами проникнення в глибинні шари мотивацій та механізмів ухвалення економічних рішень, аналізу їхніх наслідків у ближній та віддаленій перспективах [4].

Дещо повільніше просуваються в освоєнні цієї тематичної ніші українські науковці. Пояснюється це частково тим, що основний пласт джерельних масивів, у яких зберігається інформація про технологію управління економікою, перебуває в архівосховищах Росії. До того ж, значна їхня кількість, що має концептуальне значення, у важкодоступних фондах. Та все ж основна причина відставання вбачається в інерції мислення, пояснюється традиційною схильністю екстенсивного нагромадження фактичного матеріалу й небажанням виходити на теоретичний рівень осягнення складних економічних явищ, сповнених внутрішніх суперечностей.

Різкий поворот від макроісторичних до мікроісторичних процесів обумовив відхід багатьох істориків від вивчення масштабних соціально-економічних заходів радянської влади. Проте, як засвідчив час, вони не втратили своєї актуальності. Зміна методологічних векторів, розпочата М. Ковалем і продовжена його учнями Л. Кондратенко й Л. Хойнацькою, Т. Першиною і Т. Вронською, позначена формуванням стійких тенденцій історієписання в руслі соціально-економічної історії, прагненням простежити впливи політичних рішень на функціонування суспільного організму в цілому, окремих його соціальних груп та індивідів [5].

На нових документах і концептуальних підходах ґрунтується дисертаційна праця М. Лободи, в якій розкриваються форми і методи залучення та використання трудових ресурсів для відродження індустріального потенціалу республіки [6].

Соціальні аспекти державної політики стосовно мешканців міського соціуму, в тому числі промислових робітників, простежуються в монографії Т. Вронської [7].

У працях М. Головка, О. Лисенка, П. Чернеги розглядаються різноманітні аспекти діяльності громадських об'єднань України і передовсім профспілок, спрямованих на відродження зруйнованих під час війни промислових об'єктів [8].

У результаті бойових дій та окупації економічна інфраструктура республіки зазнала тотальних руйнувань, що в поєднанні з евакуаційними заходами радянських властей і тактикою «випаленої землі», застосованою обома воюючими сторонами, робила

неможливим використання більшості виробничих площ без комплексних відбудовних робіт, насичення технологічних ліній устаткуванням, відновлення електро-, водо-, теплопостачання, зовнішньої та внутрішньої транспортної (переважно залізничної) мережі, поновлення кооперативних зв'язків із суміжниками, вирішення питань житлового, комунального та соціального забезпечення, а також залучення необхідної кількості трудових ресурсів, підготовки кваліфікованих робітничих кадрів та ІТП.

Аби уявити обсяги відбудовних робіт, наведемо лише кілька цифр. Згідно з офіційними даними, в період 1941–1945 рр. зазнали суттєвих пошкоджень 16 150 промислових підприємств республіки: 28 металургійних, 599 машинобудівних, 25 коксохімічних, 26 хімічних заводів, а також десятки об'єктів галузей промисловості: харчової, текстильної, легкої, скляної та шкіряно-взуттєвої. На визволеній від гітлерівців території практично не існувало металургійної, енергетичної, суднобудівної, транспортної, верстатобудівної та авіаційної промисловості [9].

За час бойових дій та окупації населення республіки скоротилося на 13 млн 614 тис. осіб, у тому числі міське – на 45 %. На 45,5 % зменшилася кількість робітників, ІТП та службовців на промислових підприємствах України.

Перед радянським урядом постала дилема: повертати в УРСР вивезене в 1941 р. обладнання чи оснащувати відновлювані виробничі площі новим устаткуванням. В умовах війни фінансові й матеріальні ресурси були вкрай обмеженими, тому форсувати виробництво засобів виробництва на лініях, завантажених воєнними замовленнями, до завершення бойових дій було складно. Не доводилося розраховувати й на те, що найближчим часом з'явиться можливість демонтувати частину потужностей, вивезених з України і задіяних на об'єктах східних районів Радянського Союзу, хоча завдяки власному виробництву та надходженням військової техніки, озброєння, транспортних засобів, стратегічних матеріалів за програмою ленд-лізу вдавалося задовольнити потреби Червоної армії до рівня, що забезпечував вирішальну перевагу над ворогом.

Звичайно, радянське керівництво мало надію повернути якусь частину вивезеного окупантами майна чи компенсувати втрати за рахунок репарацій, проте це могло статися лише по закінченні війни.

Зважаючи на всі обставини, вирішено було виявити й залучити всі можливі місцеві ресурси для поновлення роботи насамперед стратегічно важливих, а також найменш пошкоджених підприємств. При цьому передбачалося брати на облік у тилових районах країни надлишкове обладнання й передавати його на українські підприємства. Це був непростий шлях, оскільки за всіх переваг централізованого контролю над ресурсами та їхнього розподілу домогтися своєчасного виконання розпоряджень центру на місцях було важко. Окрім бюрократичних перепон, мали місце відомчі інтереси, які навіть в умовах воєнного часу нелегко вдавалося узгодити, а також традиційне для більшовицької моделі управління економікою дублювання функцій партійного апарату і радянських та господарських органів.

У цій розвідці розглядається перший із двох етапів відродження важкої індустрії республіки, який тривав від початку визволення східноукраїнських областей до

кінця 1945 р. (другий охоплював період від ухвалення четвертого 5-річного плану в 1946 р. до початку 50-х рр.). Підстава для такої періодизації – радянські засади планування економічного розвитку. На початковому етапі орієнтовні планові показники фіксувалися в документах, ухвалених центральними й республіканськими відомствами. Серед перших – Постанова ДКО від 3 січня 1942 р. «Про відновлення залізниць». З-поміж першочергових завдань Наркомату шляхів сполучення значилося відновлення руху на ділянці Білгород-Харків (Південна залізниця) [10, 56–61].

У роки війни радянський уряд скасував 5-річний цикл планування й перейшов на короткотермінові (річні та квартальні) плани. Після їхнього розгляду й затвердження РНК СРСР та ДКО (а в союзних республіках – їхніми урядами) планові директиви набували статусу закону. Усі підготовчі роботи покладалися на Державну планову комісію – Держплан. На підставі зведених балансів у всіх галузях виробництва й раціональних прогнозів цей орган мав забезпечити оптимальну міжгалузеву кооперацію з метою оперативного задоволення потреб військово-промислового комплексу. Детальнішу конкретизацію визначених завдань здійснювали об'єкти різного підпорядкування шляхом складання планів випуску зброї, військової техніки, боєприпасів, спорядження. Держплан також проводив контроль за станом матеріально-технічного забезпечення промислового виробництва.

Однак головне місце в організації відбудовних робіт належало союзному уряду. До його компетенції належали розгляд і затвердження «народногосподарських» планів виробництва й розподілу, державного бюджету, кредитування всіх галузей промисловості та сільського господарства.

Короткотермінове планування давало можливість оперативно реагувати на будь-які зміни пріоритетів й акцентів у відбудовній політиці. Водночас це перешкоджало формуванню перспективної програми забезпечення відновлюваних об'єктів будматеріалами, енергоносіями, устаткуванням, робочою силою тощо. Додавало труднощів і те, що на початковій фазі відбудовної епопеї вирішення всіх фінансових аспектів проблеми фактично перекладалося на плечі республіканського уряду. Прямі матеріальні збитки УРСР оцінювалися в 285 млрд крб, натомість Раднарком СРСР упродовж воєнних років асигнував на відродження господарської та соціальної сфери лише 18 млрд 320 млн крб (7 % від загальної суми збитків).

Незадовго до кінця війни економічне планування поступово повертається до традиційних форм. 25 березня 1945 р. союзний уряд затвердив постанову «Про народногосподарський план відновлення і розвитку народного господарства на 1945 рік», положення якого визначали провідні тенденції відбудовних зусиль.

Для Української РСР було обрано таку стратегічну лінію: насамперед відбудовні роботи організовувалися на тих підприємствах, від яких залежав розвиток усіх інших галузей, матеріальні засоби і робоча сила спрямовувалися на відновлення об'єктів вугільної, металургійної, коксохімічної, машинобудівної промисловості, енергетики і транспорту.

Особливе значення вугілля в структурі паливного й сировинного балансу країни диктувало необхідність якнайшвидшого повернення «Всесоюзної кочегарки»

до загальносоюзного паливно-енергетичного комплексу. Масштаби руйнувань і специфіка відновлення виробництва на об'єктах кам'яновугільної галузі потребували надзвичайної концентрації коштів, фізичних зусиль, техніки. Адже лише у Сталінській області зі 140 шахт уціліли тільки 12 (загальний видобуток на них ледь сягав 500 т на добу), 154 шахтні стволи, 192 копри, 292 підйомні машини, 198 вентиляторів були зруйновані вибухами. З 268 надшахтних споруд пошкоджень зазнали 241 [11, 93].

22 лютого 1943 р. ДКО затвердив Постанову «Про відбудову вугільних шахт Донбасу», а 26 жовтня – Постанову «Про першочергові заходи щодо відбудови вугільної промисловості Донецького басейну». Перед відновленими трестами «Лисичанськвугілля», «Червоноармійськвугілля» та «Ворошиловградвугілля» ставилося завдання пустити в експлуатацію передусім невеликі шахти. У листопаді 1943 р. на відбудові об'єктів галузі було задіяно 57 тис. осіб, які відродили 218 дрібних і середніх копалень, що видобували 8 тис. т вугілля на добу. До кінця 1943 р. вдалося привести до ладу 466 невеликих і 26 основних шахт і дати країні 4,3 млн «чорного золота» [12, 96].

До травня 1944 р. видобуток вугілля порівняно з травнем 1943 р. зріс у 7 разів. В УРСР діяли вже 2 376 шахт (24,5 % усіх об'єктів, які були до війни) [13, 395].

На початку 1944 р. на Єнакіївському металургійному заводі дали перший прокат блюмінга і рейкобалковий стан «800», а перший конвертор прийняв чавун з доменної печі № 6 і виплавив у бесемерівську сталь. У лютому став до ладу універсальний прокатний стан «550», наприкінці березня – задута третя за чергою домна, а в середині квітня дала першу плавку мартенівська піч № 5 [14, 135].

Незважаючи на дефіцит палива, трудовий колектив Дніпродзержинського заводу завдяки винахідливості й раціоналізаторським пропозиціям зумів у листопаді 1943 р. пустити в експлуатацію першу мартенівську піч, а наступного року – ще 2 домни, 5 мартенів, кілька прокатних станів та допоміжних цехів. Через рік після вигнання ворога на заводі ім. Петровського вже працювали 3 мартени, 2 прокатних стани, домна, чавуноливарний, механічний і медальний цехи та електростанція. За цей час металургійні об'єкти області дали країні 6,2 тис. т чавуну, 40,8 тис. т сталі, 22,4 тис. т прокату [15, 116].

До закінчення війни в республіці стали до ладу 14 доменних і 35 мартенівських печей, 38 прокатних станів, 2 бесемерівські конвертори. За 1944–1945 рр. на українських металургійних заводах було виплавлено 1,8 млн т чавуну, 1,2 млн т сталі, випущено 900 тис. т прокату і труб, що становило відповідно 23, 23,1 і 29,5 % довоєнного рівня [16, 314].

Зростаючі потреби металургійної галузі диктували необхідність прискореного нарощування видобутку залізної та марганцевої руди. Завдяки концентрації матеріальних і людських ресурсів до березня 1945 р. у Криворізькому басейні були введені в експлуатацію 34 шахти, що дало змогу забезпечити сировиною гірничозбагачувальні фабрики й металургійні заводи Придніпров'я і Донбасу. Такі ж темпи спостерігалися під час відновлення марганцевих копалень. За рік після визволення Кривого Рогу стали до ладу 20 шахт, на яких було видобуто 750 тис. т руди [17, 115].

Відродження паливно-енергетичної й металургійної галузей створювало своєрідний трамплін для налагодження роботи машинобудівної промисловості. Найбільш технологічна й наукоємна – ця сфера індустрії потребувала ритмічної роботи багатьох суміжників різного профілю – від легкої промисловості до важкої хімічної та електротехнічної.

Майже суцільні руйнування приміщень, практично повна відсутність обладнання, апаратури, обслуговуючої інфраструктури спонукали республіканський уряд до створення спеціальної комісії на чолі із секретарем ЦК КП(б)У Д. Коротченком, на яку покладалося завдання обстежити машинобудівні гіганти, взяти на облік наявне майно, встановити масштаби руйнувань і скласти реальні плани відновлення виробництва. Найбільш яскравим прикладом того, як здійснювалися ці заходи, є Краматорські заводи.

Комісія після ретельного обстеження Старо- і Ново-Краматорських машбудів склала детальну доповідну записку, у якій встановлювалася почерговість введення в дію окремих ліній, а також наголошувалося на необхідності забезпечити їх електроенергією в обсязі 5000 кВт по лінії «Доненерго», повернути на підприємства керівні та висококваліфіковані кадри, а також виконати інші приписи, передбачені Постановою ДКО «Про відбудову Ново-Краматорського заводу ім. Сталіна і Старо-Краматорського заводу імені Орджонікідзе в Донбасі» [18, 9–12].

Солідні капіталовкладення (до кінця війни Новокраматорський завод одержав їх в обсязі 164 млн крб.) дали відчутну віддачу: у 1944 р. тут випустили продукції (здебільшого воєнної номенклатури) на 28 млн крб, а за 8 місяців 1945 р. – на 36 млн крб [19, 402].

Гостра потреба в різноманітних транспортних засобах обумовила підвищену увагу до відбудови підприємств Ворошиловграда, Дніпропетровська, Києва, Полтави, Харкова, що спеціалізувалися на виробництві цього виду продукції. Наприкінці 1944 р. ворошиловградські паровозобудівники випустили перші підйомні машини для шахт Донбасу й Кривбасу.

Ще до кінця 1943 р. на заводі «Світло шахтаря» (Харків) удалося відновити виробництво на 18 тис. м^2 площ і випустити 30 траспортерів РТШ-3, 20 – РТШ-5, 30 перенавантажувачів Н-4, 3250 шахтарських ламп на суму 1 млн 657 тис. крб, а також виконати кілька військових замовлень та виготовити цивільної продукції для широкого вжитку на 400 тис. крб [20, 704].

Значні труднощі очікували тих, хто розпочав відбудову іншого харківського підприємства – заводу «Серп і молот». До кінця 1943 р. тут удалося впорядкувати й налагодити роботу лише на 12 % довоєнних потужностей. Першою продукцією на суму 228,4 тис. крб стали танкові пічки, буксирні троси та інша продукція воєнного призначення [21, 150–154].

Величезних утрат під час евакуації 1941 р., бойових дій та окупації зазнав тракторний парк республіки. Це викликало необхідність якнайшвидшого відновлення виробництва машин на Харківському тракторному заводі. Через те, що реевакуація вивезеного на початку війни обладнання вважалася недоцільною, довелося

вишукувати внутрішні резерви. Постановою ДКО від 10 листопада 1943 р. визначався графік ремонту, встановлення й монтажу обладнання та введення в дію окремих цехів. 3 грудня 1943 р. передбачалося організувати випуск запасних частин, а через рік – уже самих тракторів «Кіровець – 35». Виробничники випереджали затверджені графіки, і вже 28 жовтня 1944 р. з конвеєра зійшов перший трактор, до кінця року було зібрано ще 100, а з лютого 1945 р. відновилося і серійне виробництво [22, 186–191].

Трудовий колектив Харківського трубогенераторного заводу розпочав випуск продукції фактично в неоснащених цехах, власними та зібраними інструментами, на обгорілих і відремонтованих верстатах. Місто потребувало електроенергії, і працівники заводу в найкоротші терміни виготовили турбіну для міської електростанції на 7 тис. кВт. До середини 1945 р. було зібрано 7 турбін загальною потужністю 63 тис. кВт для електростанцій Харкова, 3 турбіни по 50 кВт для ЗуДРЕС, 2 турбіни для Дзержинської електростанції. Крім того, виготовлені робітниками заводу запасні частини дали змогу замінити зношені деталі на 24 електростанціях Радянського Союзу [23, 211].

У щільному графіку здійснювалося налагодження виробництва на військових заводах № 135, де ремонтували літаки моделей Яковлєва, Ласточкіна й Ільюшина, заводу № 75, на якому давали друге життя паровозам і танкам, заводах № 115 і № 3, які виконували військові замовлення [24, 150–154].

Ротація обладнання, особливо верстатного, здійснювалася і в межах Союзу, і в межах України. Наркомат верстатобудування доводив до підлеглих йому підприємств накази про передачу окремим об'єктам певної номенклатури устаткування й відстежувало їхнє виконання, караючи тих, хто ці накази ігнорував чи не вкладався у визначений час, як це було у випадку з наказами № 680 (вересень 1943 р.) та № 833 (29 листопада 1943 р.) про передачу верстатів Харківському заводу ім. Молотова [25, 155].

Центр узяв на себе поставки обладнання з інших республік СРСР. Так, у Донбас із Куйбишевської області надійшло 7 вагонів устаткування і матеріалів, із Ярославської – 134 вагони, Кіровської – 23 вагони; для Сталінської і Ворошиловградської областей із Тульської – відповідно 34 і 4 [26].

Вигнання німецьких військ із Києва висунуло на порядок денний низку складних завдань, пов'язаних із відродженням столичної індустрії. Колективи заводів «Більшовик», «Червоний екскаватор», ім. Лепсе, «Укркабель», «Ленінська кузня» та інших, долаючи значні труднощі, взялися до відбудовних робіт. Половину продукції заводу «Укркабель» відправляли на фронт, а першу партію гостродефіцитного врубового кабелю з нагоди 1-ї річниці визволення Донбасу відвантажили на його шахти.

На Одеському заводі ім. Січневого повстання в ще не відбудованих приміщеннях удалося налагодити ремонт гармат, танків, вантажних автомобілів.

Загалом в УРСР до 1 вересня 1945 р. було відбудовано 2,2 млн м^2 виробничих площ машинобудівних підприємств (51,6 % довоєнних), установлено 32,9 тис. одиниць виробничого обладнання (43,8 % довоєнної чисельності). В оборонній та

машинобудівній галузях працювало 135 тис. робітників та ІТП, що становило 34,6 % довоєнного рівня. Асигнувавши на їхнє відродження 1 288,5 млрд крб, держава практично відразу почала отримувати вкрай необхідну для фронту і цивільних потреб продукцію, якої до осені 1945 р. було випущено на суму 1 617,2 млрд крб [27, 404].

Підсумовуючи початковий етап відбудовних робіт у важкій індустрії України, слід зауважити, що вони здійснювалися в руслі економічної стратегії, обумовленої екстремальними обставинами триваючої війни. Гострий дефіцит фінансових, матеріальних і людських ресурсів унеможливлював широкий маневр цими складниками й висував на перший план максимальне використання місцевих засобів та робочої сили, винахідливість і самовіддану працю. Водночас центральні органи намагалися виявити в тилових районах надлишкове обладнання, матеріали, сировину, аби забезпечити хоча б мінімальні потреби підприємств, які «ставали на ноги» з руїн. Воєнний стан ще більш підносив роль центральних відомств у розподілі засобів виробництва, будматеріалів, електроенергії, палива, а також посилював позаекономічні тенденції в організації виробництва у щойно визволених від гітлерівців регіонах республіки. Однак з огляду на загальну ситуацію цей шлях виявився виправданим. Свідченням цього є те, що вже у другій половині 1943 р. – першій половині 1945 р. об'єкти важкої індустрії повертались в систему ВПК СРСР і робили вагомий внесок в остаточний розгром гітлерівських військ.

Джерела та література:

1. *Українська РСР у Великій Вітчизняній війні Радянського Союзу у 1941 – 1945 рр.: У 3 т. – К., 1967 – 1969; Історія Української РСР: У 8 т., 10 кн. – Т. 7. Українська РСР у Великій Вітчизняній війні Радянського Союзу (1941–1945). – К., 1977; Історія робітничого класу Української РСР: У 2 т. – Т. 2. – К., 1967; История рабочих Донбасса: В 2 т. – К., 1981.*
2. *Цымбал Е. КПСС – организатор трудовых и ратных подвигов рабочих водного транспорта в период Великой Отечественной войны (На материалах Украины): дис. … канд. ист. наук. – Одесса, 1970; Хорошайлов Н. КП Украины – организатор восстановления и развития промышленности Донбасса (1943–1945 гг.). – Х., 1967; Халено Т. Трудовий героїзм у роки Великої Вітчизняної війни. – К., 1957; Коваль М.В. Все для перемоги. – К., 1970; Панчук М. Сталеві шляхи (Про діяльність партійних, комсомольських та профспілкових організацій по відбудові залізничного транспорту Радянської України в роки Великої Вітчизняної війни). – К., 1968; В труде – как в бою. Из истории комсомольско-молодёжных бригад в часы Великой Отечественной войны. – М., 1961.*
3. *Калитко С.Л. Партийное руководство восстановлением и деятельностью профсоюзов на освобожденной территории Украины (1943-1945): Дисс. … канд. ист. наук. – К.,1980; Чернега П.М. Профсоюзы Украинской ССР в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.). – К., 1987.*
4. *Ханин Г.И. Динамика экономического развития СССР. – Новосибирск, 1991; Вишневский А. Серп и рубль: Консервативная модернизация в СССР. – М., 1998;*

Хлевнюк О.В. Политбюро. Механизмы политической власти в 30-е годы. – М., 1996; Победители и побежденные. От войны к миру: СССР, Франция, Великобритания, Германия, США (1941–1950) / Под общ. ред. и с предисл. Б. Физелер, Н. Муан. – М., 2010; Шестаков В.А. Социально-экономическая политика советского государства в 50-е – середине 60-х годов. – М., 2006; Техненко Г. Анатомия одного политического решения. Документы // Международная жизнь. – 1992. – № 5. – С. 119–129; Наринский М.М. СССР и план Маршалла. По материалам Архива Президента РФ // Отечественная история. – 1993. – № 6. – С. 10–18; Быстрова И.В. Военно-промышленный комплекс СССР в годы холодной войны (вторая половина 40-х – начало 60-х годов). – М., 2000.

5. *Коваль М.В. Україна в Другій світовій і Великій Вітчизняній війнах (1939–1945 рр.) – К., 1992; Кондратенко Л.В. До питання про концептуальні засади відбудови індустрії України у 1945–1950 рр. // Сторінки воєнної історії України. – К., 1998. – Вип. 2. – С. 105–120; Хойнацька Л.М. Відновлення машинобудівної індустрії України та його соціальні наслідки (1943–1950 рр.). – К., 2003; Першина Т.С. Кадрове забезпечення функціонування адміністративно-командної системи в роки війни (на матеріалах України) // Друга світова війна і Україна. – К., 1995. – С. 149–155.*
6. *Лобода М.К. Використання трудових ресурсів у відбудові важкої промисловості України (1943-1950 рр.): Дис. … канд. іст. наук. – К., 2007.*
7. *Вронська Т.В. В умовах війни: життя та побут населення міст України (1943–1945 рр.). – К., 1995.*
8. *Головко М.Л., Лисенко О.Є. Профспілки України у період Великої Вітчизняної війни. 1941–1945 рр. – К., 2002; Головко М.Л. Суспільно-політичні організації та рухи України в період Другої світової війни. 1939–1945 рр. – К., 2004; Чернега П.М. Профсоюзы Украинской ССР в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). – К., 1987.*
9. *Українська РСР у Великій Вітчизняній війні Радянського Союзу. 1941–1945 рр.: У 3 т. – К., 1969. – Т. 3.*
10. *Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. 1917–1967. – М., 1968. – Т. 3.*
11. *Бровар О.В. Вугільна промисловість Донбасу у 40–60-ті рр. XX ст.: проблеми соціально-економічного розвитку. – Донецьк, 2009.*
12. *Там само.*
13. *Історія Української РСР: У 8 т. 10 кн. – Т. 7. – К., 1977.*
14. *Головко М.Л., Лисенко О.Є. Профспілки України у період Великої Вітчизняної війни. 1941–1945 рр. – К., 2002.*
15. *Чернега П.М. Профсоюзы Украинской ССР в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). – К., 1987.*
16. *Історія робітничого класу Української РСР: У 2-х т. – К., 1967. – Т. 2.*
17. *Чернега П.М. Профсоюзы Украинской ССР в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). – К., 1987.*
18. *ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 606.*

19. *Історія Української РСР. – Т. 7.*
20. *Україна в Другій світовій війні: погляд з XXI ст. – Кн. 2. – К., 2011.*
21. *ЦДАГОУ. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 606.*
22. *Там само.*
23. *Українська РСР у Великій Вітчизняній війні Радянського Союзу. 1941–1945. – У 3 т. – К., 1969. – Т. 3.*
24. *ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 606.*
25. *Там само.*
26. *Восстановление угольной промышленности Донецкого бассейна: Сб. док. В 3-х т. – Т. 2. – М., 1957.*
27. *Історія Української РСР. – Т. 7.*

© Игорь ВЕТРОВ

НАЧАЛО ВОССТАНОВИТЕЛЬНОЙ ЭПОПЕИ В УКРАИНЕ (1943–1944 гг.): ИНДУСТРИАЛЬНАЯ СТРАТЕГИЯ

Дана характеристика экономической стратегии руководства СССР на начальной фазе возрождения тяжелой промышленности в освобожденных от Вермахта и его союзников областях Украины. В центре внимания находятся особенности организации восстановительных работ в угольной, машиностроительной и металлургической отраслях.

Ключевые слова: *экономическая стратегия, Вторая мировая война, восстановление, тяжелая промышленность, промышленная инфраструктура, финансовые, материальные, человеческие ресурсы, планирование.*

© Igor VETROV

START REDUCING EPIC IN UKRAINE (1943–1944 YEARS): INDUSTRIAL STRATEGY

The characteristic economic strategy leadership of the USSR in the early phase of the revival of heavy industry in the liberated from the Wehrmacht and its allies over Ukraine. In the spotlight are the features of restoration work in the coal, machine building and metallurgical industries.

Keywords: *economic strategy, World War II, reconstruction, heavy industry, industrial infrastructure, financial, material and human resources planning.*