

УДК [338.45.01:94](477)“1943/1945”

І. Г. ВЕТРОВ*

ВІДРОДЖЕННЯ ВАЖКОЇ ІНДУСТРІЇ УКРАЇНИ У 1943–1945 рр.: СТРАТЕГІЯ І ПРАКТИКА

Аналізується економічна стратегія радянського керівництва на початковому етапі відбудови визначальних галузей промисловості республіки. Характеризуються збитки, заподіяні важкій промисловості в ході бойових дій та окупації, стартові умови та основні напрями відновлювальних робіт. Розкриваються шляхи вирішення складних проблем налагодження виробничих циклів, матеріально-технічного і кадрового забезпечення.

Ключові слова: Друга світова війна; Україна; важка індустрія; відбудовні роботи; репарації; конверсія.

Враховуючи доволі обмежені ресурси та потреби діючої армії, що вела виснажливі наступальні операції, радянське керівництво прагнуло відразу після вигнання гітлерівців та їх союзників із промислово розвинених регіонів республіки відновлювати виробництво необхідних для фронту і тилу видів продукції.

Для України відбудовна стратегія набувала особливого значення, оскільки важка індустрія республіки зазнала катастрофічних втрат внаслідок евакуаційних заходів радянського уряду, бойових дій і тактики “випаленої землі”, що застосовували обидві воюючі сторони. Нині важко встановити, які обсяги збитків у кожного з учасників війни. Адаже в радянський період всі вони “списувалися” на окупантів. Загальні цифри втрат (у версії радянської історіографії) становили: 16,1 тис. зруйнованих та пошкоджених підприємств, у тому числі 599 заводів важкого і середнього машинобудування, 28 заводів металургійної і 25 – коксохімічної промисловості, 882 шахти Донецького вугільного басейну, сотні інших основних і допоміжних виробництв, комунікації та інфраструктура (зокрема 10 магістральних залізниць, 5,6 тис. залізничних мостів, 1,8 вокзалів і станцій)¹.

Німецькі та румунські господарські структури і фірми на завершальному етапі окупації України прагнули вивезти або пошкодити максимальну кількість промислового устаткування. Співробітники концерну “Фрідріх Крупп і К^о” транспортували до Райху обладнання,

* *Ветров Ігор Георгійович* – кандидат історичних наук, доцент, заступник директора інституту історичної освіти Київського національного педагогічного університету ім. М. П. Драгоманова.

напівфабрикати і метал з Новокраматорського машинобудівного заводу – одного з найбільших об'єктів галузі, а власники концерну “Герман Герінг” – гірниче устаткування з шахт і рудників Донецького і Криворізького басейнів, акціонерне товариство “Схід” – обладнання трубопрокатного заводу ім. К. Лібкнехта (Дніпропетровськ). Апаратуру, вузли технологічних ліній, інструменти й верстати з більшості підприємств Києва, Харкова, Одеси, Горлівки, Дніпродзержинська, Єнакієвого, Костянтинівки, Макіївки, Маріуполя, Дніпропетровська переправляли до Німеччини. Незважаючи на те, що на підконтрольній їм території перебувало не так багато індустриальних об'єктів, румунська окупаційна адміністрація також долучилася до пограбування галузі. До Румунії було вивезено устаткування і матеріалів на суму майже 948 млрд. лей (у довоєнній валюті).

У матеріалах Надзвичайної державної комісії з розслідування злочинів окупантів вказується, що з території УРСР було переміщено за кордон 127,8 тис. електродвигунів, понад 781,6 тис. металорізальних верстатів, понад 19 одиниць ковальсько-пресового обладнання, 2,4 млн. т. руди чорних металів із складських запасів, 276 тис. т. чавуну і феросплавів, 984 тис. т. рейок і прокату чорних металів².

Системної руйнації внаслідок евакуації, бойових дій та свідомого пошкодження зазнали харківський тракторний і турбогенераторний, краматорські машинобудівні гіганти, мелітопольський дизельний, одеський ім. Січневого повстання, київські “Арсенал”, ім. Леніна, ім. Горького, “Ленінська кузня”, “Червоний екскаватор” та інші підприємства, що становили основу вітчизняної важкої промисловості. Надіславши спеціальні комісії у складі керівників республіки, провідних фахівців та науковців на ці об'єкти, керівництво країни одержало висновки про ступінь руйнувань, а також масштаби відновлювальних робіт. На цьому ґрунті уряд міг визначати найважливіші галузі й окремі заводи, до яких в першу чергу спрямовувалися кошти, матеріали, кадри.

Та все ж вирішальні орієнтири відбудови залежали від концептуальних засад внутрішньої і зовнішньої політики. За спостереженням зарубіжних та вітчизняних фахівців, у період війни з'явилися нові штрихи соціально-економічного життя, що трактувалися як “обмеження волюнтаристської практики” (Н. Верт). Це послаблення державного контролю за різними формами вільного ринку, заохочення дрібно-товарного виробництва, підвищення рівня життя мешканців сільської місцевості, котрі уникли окупації. Ці та інші риси життя у поєднанні з почуттям гордості за перемогу над загарбниками формували певні очікування змін у суспільно-політичному та соціально-економічному житті, демократизації режиму, лібералізації соціальних відносин. Слід зазначити, що наміри вдатися до трансформацій еволюційного характеру існували і в деяких представників “правлячого класу”.

Прямі матеріальні збитки УРСР загалом оцінювались у 285 млрд. руб. Однак союзний уряд за всі воєнні роки асигнував на відродження господарської та соціальної сфери лише 18 млрд. 320 млн. руб (7 % від загальної суми збитків).

Воєнно-політична ситуація змусила керівництво держави вдатися до короткотермінового планування (максимум на півроку). Це давало змогу вирішувати нагальні питання, концентруючись на пріоритетних на той час завданнях. Попри беззаперечний примат інтересів військово-промислового комплексу (ВПК), що було абсолютно виправданим до моменту завершення війни, союзний уряд не міг ігнорувати суцільне зубожіння переважної частини мешканців окупованих територій, які упродовж тривалого періоду перебували на межі виживання. Тому поряд з домінуючим відродженням і розвитком групи “А” планувалися заходи з поступового відновлення групи “Б”. Більше того, навіть на об’єктах ВПК частину номенклатури продукції, яку вони випускали вже у 1943–1945 р., становили предмети широкого вжитку й першої необхідності, без яких неможливо було налагодити нормальне життя людей.

Та все ж основним асортиментом вважалась продукція “оборонного” значення: військова техніка, снаряди, авіабомби, міни, набої тощо.

Оскільки практично всі заводи ВПК підпорядкувалися союзним наркоматам – боєприпасів, мінометного, озброєння, танкової, авіаційної промисловості та іншим, відновлювальні роботи на них здійснювалися в руслі постанов ДКО та наказів профільних відомств.

Одеський насосний завод (директор А. Новиков, гол. інженер Г. Сахаров, парторг ЦК ВКП(б) І. Клевайчук) почали відбудовувати у вересні 1943 р. Відповідно до наказу Наркомату мінометного озброєння № 441 від 3 грудня 1943 р. були складені планові завдання з відновлення і розвитку підприємства. Основною номенклатурою продукції визначалися: парові насоси для бойових кораблів, відцентрові насоси, хімічна апаратура, спецвироби (фугасна авіаційна бомба ФАБ – 100). Річна програма згідно з плановим завданням окреслювалась у товарному вимірі у 7 млн. руб. (до війни – 6 млн. руб.).

Відповідно до цього планового завдання корегувався план відбудовних робіт. Сума капітальних робіт становила 3 млн. 500 тис. руб. Титульний список на капітальні роботи розглянув НКМО. У I кварталі 1944 р. на капітальне будівництво було асигновано лише 200 тис. руб., які завод освоїв повністю.

Головним ускладненням у справі відновлення заводу та організації виробництва вважалися: 1. Відсутність будь-яких матеріалів (коксу, чавуну, інших металів, палива). За час відбудови завод зовсім нічого не отримав. 2. Брак транспортних засобів. На об’єкті була задіяна одна 1,5-тонна вантажівка, але і для неї не мали пального. Заводчани влас-

ними силами заготовили 1500 м³ лісу та підвезти його на підприємство не змогли. У зв'язку з цим власна пилорама стояла без діла. 3. Гострий кадровий дефіцит. Завод не мав технічного персоналу, комерційного і постачального апарату, головний інженер не був затверджений наркоматом.

Будівельні роботи велися без технічного керівництва, інженера і начальника будівництва. Спроби директора вирішити ці питання у наркоматі й главку успіху не мали³.

Дирекція Мелітопольського насосно-компресорного заводу (С. Лавров) у звіті про роботу підприємства за 1943–1944 рр. наводила такі дані. У I кварталі 1944 р. відновлені виробничі площі становили 592 м². На них завезли 5 одиниць обладнання, 3 з яких встановили. Заводські джерела потужністю 25 к.с. давали електроенергію, але її не вистачало.

Підприємство випускало тільки продукцію цивільного призначення (на суму 130,67 тис. руб.). Випуск товарної продукції становив 130,67 руб. (за планом – 300 тис. руб.), валової – 152,7 тис. (за планом – 300 тис. руб.)⁴.

Одним з унікальних за профілем номенклатури виробництва вважався Одеський завод важкого вагонобудування ім. П. Старостіна, який до війни виготовляв 100-тонні вагонні ваги, 15-тонні автомобільні ваги типу Атлас-Карр-електровагон та іншу спеціалізовану продукцію.

Після визволення Одеси на підприємстві почалися відбудовні роботи. Директор заводу І. Спиридонов, гол. інженер А. Симановський, парторг ЦК ВКП(б) М. Волохов у середині липня 1944 р. повідомляли до ЦК КП(б)У про майже повне відновлення площ ливарного, ковальського, вагоно-механічного цехів та заводської їдальні. 3 травня розпочалась виробнича діяльність: випуск вагів з матеріалів, що залишилися, та виконання різних замовлень для військ 3-го Українського фронту. У травні вартість вагової продукції становила 32580 руб., продукції для фронту – 47473 руб., у червні – відповідно 58650 руб. і 10274 руб.

Наявний парк металорізального обладнання був недостатнім, до того ж, – некомплектним. Нагальною була потреба у добувальних верстатах. Це стримувало виробництво в межах 10–15 % довоєнного. Крім того, гальмував нарощування темпів випуску продукції дефіцит електроенергії, оскільки підприємство не мало власних силових установок, а централізоване енергопостачання обмежувалося 23 кВт.

Наркомат мінометного озброєння вніс до ДКО два проекти рішень про повне відновлення роботи заводу за рахунок завезення вітчизняного й імпортного устаткування⁵.

У звіті про хід відбудовних робіт та виробничу діяльність у 1944 р. дирекція Бердичівського машинобудівного заводу “Прогрес” (директор – М. Клименко) повідомляла, що під час відступу радянських військ із підприємства вдалося вивезти кольорові метали й частину готової

продукції. Все обладнання (верстати, електричне, силове господарство) евакуювати не встигли, тому вивели з ладу і залишили.

У I кв. 1944 р. було завезено 86 одиниць обладнання (встановлено 45), у II кв. – відповідно 5 і 47. На відбудовні роботи у I кв. витратили 66,8 тис. руб., II кв. – 187,3 тис. руб. Якщо в I кварталі з центральної подачі підприємство одержувало 18600 кВт електроенергії, а з власних джерел – 14286 кВт., то у II – центрального постачання не було, а власні генеруючі потужності давали 37999 кВт.

У I кв. колектив випустив продукції воєнного призначення на 218,8 тис. руб., цивільного та 184,6 тис. руб. – у II – відповідно на 395 тис. і 477 тис. руб.⁶.

Одним із пріоритетних напрямів розвитку ВПК і нарощування потужності радянських Збройних сил вважалося відродження авіаційної галузі республіки, що практично перестала існувати внаслідок евакуаційних заходів 1942 р., окупації та бойових дій.

Потрібен був рік, аби в Києві почав функціонувати завод № 473 Наркомату авіаційної промисловості СРСР (НКАП), який працював переважно на “оборону”.

За 8 місяців завод виконав план зі стикування літаків на 83,5%, виготовлення запчастин – на 21,4%, виробництва іншої оборонної продукції – на 45,4%. Діяльність цього об’єкта ВПК у 1945 р. мала два періоди: перший охоплював I квартал, коли головним завданням вважалося збирання машин серійного виробництва; другий (з II кв. до кінця року) – пов’язаний із впровадженням у виробництво гелікоптера конструкції Братухіна.

Існувало кілька чинників, що визначали все виробниче й господарське життя заводу, його техніко-виробничі й економічні показники.

До початку 1945 р. завод номінально вважався авіаційним підприємством. Не маючи встановленого профілю, підприємство займалося стикуванням літаків на аеродромах, агрегатів і деталей серійних заводів, майже нічого не виготовляючи на власній виробничій базі. Вся потужність парку обладнання обмежувалась 107 одиницями різнорідного, доволі зношеного устаткування, з якого практично можна було використати 12–15 металоріжучих верстатів. Робоча сила складалась у той час переважно з малокваліфікованих працівників і значною мірою була зайнята на аеродромі.

Комплектація підприємства обладнанням пов’язувалась з його надходженням з Німеччини. У жовтні 1945 р. прибув перший ешелон з верстатами, які встановили у цехах. Однак більшість цього устаткування виявилась некомплектною. Одночасно продовжувалися роботи з пристосування й утеплення приміщень.

Завод за цих умов міг працювати лише за тісної кооперації з суміжниками. Різноманітна номенклатура виробів потребувала оперативного

переналаштовування доволі обмежених потужностей заводу та спеціальної підготовки виробництва. У результаті цього деякі вироби не могли бути повністю освоєні, а через їх невелику кількість економічний ефект виявився вкрай низьким, а в деяких випадках – від’ємним.

У 1945 р. завод № 437 одержав замовлення на виробництво таких деталей і такі види робіт: 1. Стикування літаків. 2. Виготовлення гелікоптера. 3. Виготовлення стабілізатора. 4. Виготовлення кіля. 5. Виготовлення керма поворотів. 6. Виготовлення керма висоти. 7. Виготовлення рами двигуна. 8. Виготовлення бензозаслобків. 9. Виготовлення різних запчастин. 10. Ремонт літаків на заводських площах. 11. Ремонт літаків у польових умовах. 12. Підсилення крил. 13. Виготовлення злітних лиж.

Замовлення надходили на підприємство зі значними запізненням та змінами й незрідка були несподіваними. Так, замовлення на I квартал заводчани одержали 12 лютого, II кв. – 28 квітня, III кв. – 3 серпня, IV кв. – 20 жовтня. Планові показники з праці й зарплати отримано відповідно 9 лютого, 29 квітня, 4 серпня і 23 жовтня.

У 1944–1945 рр. динаміку виробництва характеризували такі економічні показники:

| Назва продукції | 1944 р. (звіт) | 1945 р. (план) | 1945 р. (звіт) |
|---------------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| 1. Стикування літаків | 944 | 300 | 215 |
| 2. Гелікоптер | – | 12 | – |
| 3. Інша обор. прод. | 1743 | 2060 | 2514 |
| Всього оборон. прод. | 11163 | 8560 | 4587 |
| Цивільна прод. | | | |
| у т.ч. заводу № 5 (втор. алюміній) | – | 6376 | 4236 |
| Предм. шир. вжитку | – | 90 | 561 |
| Всього товарна | 12668 | 13120 | 11248 |
| Всього валова | 13603 | 14956 | 12442 |

Темпи відродження підприємств ВПК, як і решти об’єктів індустрії, безпосередньо залежали від організації постачання сировиною, будівельними та іншими матеріалами, обладнанням, інструментами, апаратурою, комплектуючими і запчастинами, електроенергією, паливом і пальним тощо.

Однак в умовах тривалої війни матеріальні ресурси були надзвичайно обмежені й спрямовувалися в першу чергу на вирішальні ділянки виробництва, що мали доленосне значення для держави і Збройних

сил. Тому навіть об'єкти ВПК далеко не завжди одержували ліміти, необхідні для виконання покладених на них завдань.

У зв'язку із цим об'єкти ВПК були збитковими. Так, завод № 473 у 1945 р. мав збитки від реалізації продукції в сумі 1664 тис. руб., у т.ч. від реалізації оборонної продукції – 1102 тис. руб.

Пріоритетне значення вугілля в структурі паливного і 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 вціліли тільки 12 (загальний видобуток на них ледь сягав 500 т. на добу), 154 шахтні стволи, 192 копри, 292 підіймальні машини, 198 вентиляторів були зруйновані вибухами. З 268 надшахтних споруд ушкоджень зазнали 241⁷.

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”, “Ворошиловградвугілля” ставилося завдання пустити в експлуатацію перш за все 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 поставити до ладу 466 невеликих і 26 основних шахт і дати країні 4,3 млн. “чорного золота”⁸.

До травня 1944 р. видобуток вугілля порівняно з травнем 1943 р. зріс у 7 разів. В УРСР стали до ладу вже 2376 шахт (24,5 % всіх об'єктів, які діяли до війни)⁹. Це дало змогу частково задовольнити потреби чорної металургії.

На початку 1944 р. на Єнакіївському металургійному заводі дали перший прокат блюмінг і рейкобалковий стан “800”, а перший конвертор прийняв чавун з доменної печі № 6 і виплавив 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 № 5¹⁰.

Незважаючи на дефіцит палива, трудовий колектив Дніпродзержинського заводу, завдяки винахідливості, 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, модельний цехи, електро-

станція. За цей час металургійні об'єкти області дали країні 6,2 тис. т чавуну, 40,8 тис. т сталі, 22,4 тис. т прокату¹¹.

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 рівня¹².

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 відзначали відновлення марганцевих копалень. За рік після визволення Кривого Рогу стали до ладу 20 шахт, на яких було видобуто 750 тис. т руди¹³.

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 з секретарем ЦК КП(б)У Д. Коротченком, на яку покладалося завдання обстежити машинобудівні гіганти, взяти на облік наявне майно, встановити масштаби руйнувань і скласти реалістичні плани відновлення виробництва. Найбільш яскравим прикладом того, як здійснювались ці заходи, є краматорські машинобудівні заводи.

Комісія після ретельного обстеження Старо- і Ново-Краматорських машбудів склала детальну доповідну записку, в якій встановлювалась почерговість введення в дію окремих ліній, а також наголошувалося на необхідності забезпечити їх електроенергією потужністю 5000 кВт на лінії “Доненерго”, повернути на підприємства керівні та висококваліфіковані кадри, а також виконати інші приписи, передбачені Постановою ДКО “Про відбудову Ново-Краматорського заводу імені Сталіна і Старо-Краматорського заводу імені Орджонікідзе в Донбасі”¹⁴.

Солідні капіталовкладення (до кінця війни Новокраматорський завод одержав їх 164 млн. руб.) дали відчутну віддачу: у 1944 р. тут випустили продукції (в основному воєнної номенклатури) на 28 млн. руб., а за 8 місяців 1945 р. – на 36 млн. руб.¹⁵.

Гостра потреба в різноманітних транспортних засобах зумовила підвищену увагу до відбудови підприємств Ворошиловграда, Дніпро-

петровська, 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) вдалося відновити виробництво на 18 тис. м² площ і випустити 30 транспортів РТШ-3, 20 – РТШ-5, 30 перенавантажувачів Н-4, 3250 шахтарських ламп на суму 1 млн. 657 тис. руб., а також виконати кілька військових замовлень та виготовити цивільної продукції для широкого вжитку на 400 тис. руб.¹⁶

Значні труднощі очікували тих, хто розпочав відбудову іншого харківського підприємства – заводу “Серп і молот”. До кінця 1943 р. тут вдалося привести в порядок і налагодити роботу лише на 12 % довоєнних потужностей. Першою продукцією на суму 228,4 тис. руб. стали танкові пічки, буксирні троси та інша продукція воєнного призначення¹⁷.

Величезних втрат під час евакуації 1941 р., бойових дій та окупації зазнав тракторний парк республіки. Це викликало необхідність якнайшвидшого відновлення виробництва тракторів 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. встановлювався графік ремонту, встановлення й монтажу обладнання і введення в дію окремих цехів. З грудня 1943 р. передбачалося організувати випуск запасних частин, а через рік – уже самих тракторів “Кіровоць – 35”. Виробничники випереджали наявні 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 серійне виробництво¹⁸.

Трудовий колектив Харківського трубогенераторного заводу розпочав випуск продукції практично в неоснащених цехах, власними та зібраними інструментами, на обгорілих і відремонтованих верстатах. Місто потребувало електроенергії, і працівники заводу у 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 Зу-ДРЕС, 2 турбіни для Дзержинської електростанції. Крім того, виготовлені заводчанами запасні частини дали змогу замінити зношені деталі на 24 електростанціях Радянського Союзу¹⁹.

За щільним графіком здійснювалося налагодження виробництва на військових заводах № 135, де ремонтували літаки моделей Яковлева, Ласточкина й Ільюшина, № 75, на якому давали друге життя паровозам і танкам, № 115 і № 3, що виконували військові замовлення²⁰.

Ротація обладнання, особливо верстатного, здійснювалася і в межах Союзу, і в межах України. Наркомат верстатобудування доводив

до відома підлеглих йому підприємств накази про передачу окремим об'єктам певної номенклатури устаткування й відстежував їх виконання аж до покарання тих, хто їх 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. Молотова²¹.

Центр взяв на себе поставки обладнання з інших республік Союзу РСР. Так, у Донбас з Куйбишевської області надійшло 7 вагонів устаткування і матеріалів, Ярославської – 134 вагони, Кіровської – 23 вагони, для Сталінської і 43 – для Ворошиловградської областей, Тульської – відповідно 34 і 4²².

Вигнання німецьких військ із Києва поставило на порядок денний низку складних питань, пов'язаних з 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 в першу річницю визволення Донбасу відвантажили на його шахти.

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

У цілому в УРСР до 1 вересня 1945 р. було відбудовано 2,2 млн. м² виробничих площ машинобудівних підприємств (51,6 % довоєнних), встановлено 32,9 тис. одиниць виробничого обладнання (43,8 % довоєнної чисельності). В оборонній та машинобудівній галузях було зайнято 135 тис. робітників та ІТП, що становило 34,6 % довоєнного рівня. Асигнувавши на їх відродження 1288,5 млрд. руб., держава практично відразу почала отримувати вкрай необхідну для фронту і цивільних потреб продукцію, якої до осені 1945 р. було вироблено на суму 1617,2 млрд. руб.²³

Таким чином, стартові умови відновлення важкої індустрії України виявилися надзвичайно складними. У зв'язку з тим, що радянські Збройні сили, задіяні в наступальних операціях 1943–1945 рр., потребували наростаючого постачання військової техніки, амуніції, матеріалів, зброї, пального, керівництво країни вирішило ще до завершення війни розпочати відбудову цього важливого сектора економіки. Стратегія відродження промислової сфери, обрана для України, передбачала першочергове відновлення виробництва на тих об'єктах, продукції яких гостро потребував фронт і від якої залежав розвиток усіх інших галузей. Тому фінансові потоки, матеріальні ресурси, кваліфіковані кадри і робоча сила спрямувались насамперед у вугільну, металургійну, коксохімічну, машинобудівну енергетичну промисловість, а також на

транспорт і підприємства ВПК.

Ще до закінчення бойових дій українські об'єкти почали давати продукцію, що сприяло успішній боротьбі на фронтах та поверненню цивільного населення до мирного життя.

¹ Баран В. К., Даниленко В. М. Україна в умовах системної кризи (1946–1980-і рр.) – К., 1999. – С. 27.

² Українська РСР у Великій Вітчизняній війні Радянського Союзу. 1941–1945 рр. В 3 т. Т. 3: Радянська Україна у завершальний період Великої Вітчизняної війни (1944–1945 рр.) – К., 1969. – С. 155.

³ Центральний державний архів громадських об'єднань України (далі – ЦДАГО України), ф. 1, оп. 23, спр. 1078, арк. 159, 159 зв.

⁴ Там само, спр. 1080, арк. 70.

⁵ Там само, спр. 1081, арк. 139.

⁶ Там само, арк. 240–241 зв.

⁷ Бровар О. В. Вугільна промисловість Донбасу у 40–60-ті рр. ХХ ст.: Проблеми соціально-економічного розвитку. – Донецьк, 2009. – С. 93.

⁸ Там само, с. 96.

⁹ Історія Української РСР у 8 т. 10 кн. – Т. 7. – К., 1977. – С. 395.

¹⁰ Головка М. Л., Лисенко О. Є. Профспілки України у період Великої Вітчизняної війни. 1941–1945 рр. – К., 2002. – С. 135.

¹¹ Чернега П. М. Профсоюзы Украинской ССР в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). – К., 1987. – С. 116.

¹² Історія робітничого класу Української РСР: У 2-х т. – К., 1967. – Т. 2. – С. 314.

¹³ Чернега П. М. Назв. праця. – С. 115.

¹⁴ ЦДАГО України, ф. 1, оп. 23, спр. 606, арк. 9–12.

¹⁵ Історія Української РСР. – Т. 7. – С. 402.

¹⁶ Україна в Другій світовій війні: погляд з ХХІ ст. – Кн. 2. – К., 2011. – С. 704.

¹⁷ ЦДАГО України, ф. 1, оп. 23, спр. 606, арк. 150–154.

¹⁸ Там само, арк. 186–191.

¹⁹ Українська РСР у Великій Вітчизняній війні Радянського Союзу. 1941–1945. – У 3 т. – К., 1969. – Т. 3. – С. 211.

²⁰ ЦДАГО України, ф. 1, оп. 23, спр. 606, арк. 150–154.

²¹ Там само, арк. 155.

²² Восстановление угольной промышленности Донецкого бассейна: Сб. док. В 3-х т. – Т. 2. – М., 1957. – С. 27, 28.

²³ Історія Української РСР. – Т. 7. – С. 404.

Анализируется экономическая стратегия советского руководства на начальном этапе возрождения определяющих отраслей промышленности республики. Характеризуются ущерб, нанесённый промышленной инфраструктуре в ходе боевых действий и оккупации, стартовые условия и основные направления восстановительных работ. Раскрываются пути решения сложных про-

блем налаживания производственных циклов, материально-технического и кадрового обеспечения.

Ключевые слова: Вторая мировая, война; Украина; тяжелая индустрия; восстановительные работы; репарации; конверсия.

The article analyzes the economic strategy of the Soviet leadership in the period of initial rebuilding of the main industries for the country. There are characterized the damage of heavy industry as the result of fighting and occupation, the initial conditions and basic directions of reconstruction. The ways of solving complicated problems of setting up of the production cycles, logistics and staffing.

Key words: the World War II; the Ukraine; the heavy industry; the restoration works; the reparations; the conversion.