

**Павло Сацький,**

*кандидат історичних наук, доцент,*

*Київський національний економічний університет*

*імені Вадима Гетьмана*

## **ПРОЕКТИ ВОДНОГО СПОЛУЧЕННЯ МОРІВ У СРСР НА ОСНОВІ ДНІПРА ЯК ПРОДОВЖЕННЯ КОНЦЕПЦІЇ МІЖМОР'Я ПІСЛЯ ДРУГОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ**

*Анотація.* Автор статті здійснює дослідження проблеми, яка мала доволі вагоме значення у новій і новітній історії й системі міжнародних відносин в Центральній Європі – реалізацію проекту сполучення Балтійського і Чорного морів в рамках єдиного політичного проекту. Загальновідома ідея Міжмор'я, яка була популярною у політичній теорії й практиці зовнішньої політики Польщі. Проте, подібна ідея зародилась і в Росії від періоду початку Семилітньої війни 1756-1763 рр. Ідея сполучення Балтійського і Чорного морів у рамках єдиного політичного проекту була актуальною і в ХХ ст., напередодні Другої світової війни. Проте, після завершення цієї війни вона набуває в СРСР нового, технократичного характеру. В СРСР розробляється проект сполучення Балтійського і Чорного морів, до яких ця держава мала доволі зручний вихід після включення Прибалтійських держав, шляхом створення водної транспортної магістралі на основі Дніпра. Початком реалізації цієї ідеї стає будівництво Каховської ГЕС і Південно-Українського і Північно-Кримського каналів. В рамках реалізації цього проекту планувалося також забезпечити сполучення Дніпра каналом із Азовським морем. У процесі дискусії з приводу доцільності будівництва Південно-Українського каналів, яка розгорнулась 1952 р., принциповим залишалось у планах будівництво каналу для сполучення Дніпра із Азовським морем, але дискусійним був той фактор, якою має бути орієнтація даного каналу – по меридіану чи по паралелі (тобто, паралельно Сивашу, який відокремлював Крим від материка). У 1954 р.

*Академія наук УРСР запропонувала проект сполучення Балтійського і Чорного морів в рамках створення системи водних шляхів сполучення у європейській частині СРСР. Усі технічні проекти сполучення Балтійського і Чорного морів водними транспортними магістралями лишилися лише ідеями, проте, за їх розробленням проглядається стратегічне значення цієї ідеї й геополітичної ролі річки Дніпро й Сиваша, як стратегічно взаємопов'язаних об'єктів.*

**Ключові слова:** *Чорне море, Балтійське море, Дніпро, європейська частина СРСР, наскрізний водний канал між морями.*

Ідея сполучення Чорного і Балтійського морів на початок 1950-х рр. не була новою для Європи, а також і для Росії. У Польщі вже тривалий час була сформована концепція Міжмор'я, котру ця держава намагалися реалізувати як у 1920 р. так і напередодні Другої світової війни, коли за підтримки Італії на противагу посиленню позицій Німеччини в Центральній Європі після анексії Чехії здійснювалась спроба створення «демократичного блоку» за участі Польщі, Румунії, Югославії, Туреччини і Греції, який мав поєднати простір між трьома морями (Балтійським, Чорним і Адріатичним) [1, р. 205-206.]. Російська імперія виявляла прагнення іще за часів Катерини II замкнути на Росії європейську торгівлю, сполучивши під своїм суверенітетом моря Чорне і Балтійське[2, с. 81, 87]. Наявність у Російській імперії, а згодом і у СРСР кордону від Чорного до Балтійського морів не вирішувало радикально питання ефективного транспортного сполучення у загальноєвропейському масштабі. Проте, ідея створення сприятливих умов для транспортування водним шляхом вантажів сполученням між Балтійським, Чорним морями і Доном у ході будівництва Каховської ГЕС та Південно-Українського і Північно-Кримського каналів набула актуальності на урядовому рівні і, більше того, фактично, вона була затверджена у проектному завданні будівництва каналів.

Аналізу ідеї сполучення Чорного і Балтійського морів під суверенітетом однієї держави було присвячено чимало робіт, зокрема, польських[3] і українських[4] дослідників. Але програма її технічної реалізації на базі водних шляхів залишилась в цілому у теорії й тому не знайшла висвітлення у науковій

літературі. Проте, у світлі нинішньої політичної та економічної ситуації у Європі дослідження практичних спроб реалізації ідей сполучення Чорного і Балтійського морів набуває актуальності. Особливо актуальність цієї проблематики посилюється зважаючи на важливу роль Кримського півострова у реалізації таких проектів у будь-якій технічній формі.

Метою статті є дослідження процесу розробки ідеї сполучення Балтійського і Чорного морів на базі русла Дніпра шляхом реалізації гігантських гідробудівних проектів у СРСР в 1950-1954 рр.

Питання вагомого значення будівництва Каховської ГЕС, Південно-Українського і Північно-Кримського каналів та системи зрошування південних районів України і північних районів Криму для покращення системи водного сполучення у зоні будівництва постало на етапі підготовки до реалізації цього масштабного проекту. Вже 1952 р. гостро постає питання вибору варіанту зрошування південних районів України і північних районів Криму, самотічного і машинного. Згідно із постановою Ради Міністрів СРСР і ЦК ВКП(б) було передбачено реалізацію самотічного варіанту, але академік С. Жук і директор Інституту «Гідроенергопроект» Д. Кузнецов висунули як альтернативу так званий машинний варіант, який передбачав менші обсяги гідробудівних робіт й використання насосних станцій для подачі води у систему зрошування.

У обґрунтуванні доцільності будівництва системи зрошування півдня України і півночі Криму за схемою, прийнятою Радою Міністрів СРСР і ЦК ВКП(б), яке було надано Першому Секретареві ЦК КП(б)У Л. Мельникову за підписами Завідуючого відділом будівництва і будматеріалів ЦК КП(б)У П. Мацуєм і зав. сектором Відділу будівництва і будматеріалів Бібіковим, присутній пункт про можливість будівництва нової водної магістралі для сполучення промислових центрів на Дніпрі з Азовським морем, а далі із Доном та Волгою. Цю водну магістраль у обґрунтуванні передбачалося збудувати протяжністю до 200 км. при додаткових капіталовкладеннях у 800-900 млн. рублів. Це мало скоротити судохідний шлях, котрий сполучав Подніпров'я із Доном та Волгою на 1000 км., а магістралю щорічно мало перевозитися 7-8

млн. тон вантажів (вугілля, руда, бавовна, ліс, пшениця тощо). Реалізація такого проекту, за обґрунтуванням, була можливою лише за умови реалізації затвердженої Урядом схеми зрошування південних районів України і північних районів Криму, яка передбачала будівництво таких об'єктів як Південно-Український канал і Молочанське водосховище. Водночас, як зазначено у обґрунтуванні, створення водної магістралі по Нижньо-Зональному каналу від міста Каховки із виходом у Азовське море біля м. Генічеська буде потребувати додаткових капіталовкладень не менш як 600 млн. рублів[5, арк. 41]. Другий варіант будівництва водної магістралі було запропоновано С. Жуком та Д. Кузнецовим. Вони запропонували схему зрошування півдня України замінити із самотічної на машинну, що виключало будівництво Південно-Українського каналу і Молочанського водосховища. Отже, те що С. Жук і Д. Кузнецов, готуючи обґрунтування свого варіанту зрошування півдня України, підготували також свій варіант будівництва водної магістралі для сполучення Дніпра із Азовським морем вказує, що прийнятим Урядом СРСР проектом було затверджено як ключову складову проекту будівництва системи зрошування півдня України створення цієї водної магістралі. Тому цю ключову складову мали у своєму варіанті передбачити і передбачили С. Жук і Д. Кузнецов. Відповідно, у радянського уряду була впевненість у доцільності сполучення Дніпра із Азовським морем. У записці Константинова, направленої до члена ЦК КПРС М. Хрущова із обґрунтуванням переваг машинного варіанту зрошування земель півдня України, також здійснюється обґрунтування більш вигідного шляху водного сполучення. Зокрема, вказується, що при варіанті самотічного зрошування шляхом будівництва нижньо або середньо зонального каналу східного Каховського масиву для судноплавства із виходом його до Молочанського озера, як передбачав також і самотічний варіант[6, арк. 73]. Тобто, коли було поставлено питання зміни варіанту зрошування півдня України (який передбачав будівництво Південно-Українського каналу та Молочанського водосховища чи який не передбачав зведення цих об'єктів), розробляються і різноманітні варіанти створення водної магістралі для

сполучення Дніпра із Азовським морем. Відповідно, питання побудови такої магістралі залишається актуальним не зважаючи на пропозиції, навіть радикальні, по зміні загального проекту будівництва.

Доцільність сполучення Подніпров'я із Доном і Волгою обґрунтовувалась здебільшого економічними факторами, в основному, потребою покращення транспортної інфраструктури у Європейській частині СРСР. Тобто, розглядалися перспективи постачання із території УРСР ресурсів до регіонів РРФСР. У обґрунтуванні, яке містилося у заяві за підписом М. Д. Константинова, яку 29 січня 1952 р. було надіслано Першому Секретареві ЦК КП(б)У Л. Мельникову за розпорядженням М. Хрущова, сполучення розглядається у форматі забезпечення виходу із Дніпра до Азовського моря, тобто, у локальному масштабі. Так само, у локальному масштабі розглядалося питання сполучення Дніпра із Азовським морем і прихильниками самотічного варіанту зрошування. Отже, УРСР розглядалась як ресурсна база для розвитку промисловості Ростовської області та Поволжя.

Питання будівництва каналу, який мав сполучати Дніпро із Азовським морем, підіймалося і в записці від членів Комісії Президії Ради Міністрів СРСР, котра мала розглядати варіанти зрошування півдня України, академіка А. Аскоченського і В. Пославського на ім'я Заступника Голови Ради Міністрів СРСР М. З. Сабурова. У цій записці автори обґрунтовували переваги самотічного варіанту зрошування і також запропонували переваги судохідної магістралі при умові будівництва Південно-Українського каналу. Зокрема, у обґрунтуванні сказано, що Південно-Український канал при створенні виходу із Молочанського водосховища у Азовське море протяжністю до 50 км. може бути перетворено у Дніпро-Азовський глибоководний внутрішній шлях і економічне значення будівництва такого шляху пророблено працівниками проектної організації Гіпрорічтранс. Як заявляли А. Аскоченський і В. Пасловський, значення цього шляху зростає після облаштування виходу із Дніпра в Балтійське море. У той же час, автори записки вказували, що при сполученні Дніпра із Азовським морем шляхом будівництва нижньозонального

каналу за умови реалізації проекту машинного зрошування півдня України виникає потреба у значних додаткових капітальних вкладеннях. Також наголошено, що водний шлях, побудований за умови реалізації проекту машинного зрошування півдня України, матиме широтне спрямування (вздовж Сиваша), а не меридіанне, як Південно-Український канал, а це подовжило б водний шлях, який мав пов'язувати Азовське море із Балтійським [7, арк. 104-105]. Із цього фрагменту обґрунтування слід звернути увагу на принциповість позиції щодо сполучення Азовського моря із Балтійським і цей проект на початок 1953 р. було заплановано реалізувати не залежно від вибору варіанту зрошування, оскільки саме економічною раціональністю будівництва сполучення Азовського і Балтійського морів обґрунтовувалось будівництво Південно-Українського каналу.

У даному обґрунтуванні доцільності будівництва Південно-Українського каналу необхідно звернути увагу на ряд принципових позицій. Зокрема, на перспективи функціонування транспортного шляху між Чорним і Балтійським морями із його відгалуженням на південний схід по водним артеріям Дону (по паралелі) і Волзі (по меридіану). Отже, розглядалась перспектива створення водної транспортної мережі в європейській частині СРСР для забезпечення водного сполучення усіх економічних районів між морями й кінцевим та необхідним фактором, сполученням цих районів із Доном та Поволжям. Проте, питання економічної обґрунтованості й доцільності такого проекту іще потребували обрахунків, здійснення яких планувалося покласти на Гіпрорічтранс. То, що економічні показники освоєння цього водного транспортного шляху на момент спору між прихильниками самотічного варіанту зрошування півдня України із будівництвом Південно-Українського каналу і прихильниками машинного варіанту не було пророблено вказує на інші мотивації сполучення морів, якими омивалась Європейська частина СРСР. Очевидно, що транспортна доцільність та економічний ефект від результатів таких масштабних будівництв були не головними факторами у розробці їх концепції. Звертає увагу принциповість саме варіанту створення транспортної

артерії по меридіану, а не по паралелі, який відстоювали представники концепції самотічного варіанту зрошування із будівництвом Південно-Українського каналу. Доцільність меридіанної орієнтації водної артерії обґрунтовується у даному разі економічними факторами, меншими витратами на будівництво. Проте, слід звернути увагу, що, у даному разі, важливість меридіанної орієнтації водної артерії перед орієнтацією по паралелі, у обґрунтуванні було вказано на більшу протяжність водної артерії між Каховським водосховищем і Азовським морем. Отже, головним у вказаному фрагменті документу було наголосити на принциповості орієнтування водної артерії саме по меридіану, а не «паралельно Сивашу». Наголошення на паралельності Сивашу, яке було вжито у обґрунтуванні також потребує уваги, оскільки Сиваш мав надзвичайне стратегічне значення у сполученні материкової частини СРСР із Кримом, враховуючи досвід взяття Криму військами Червоної Армії 1920 р. із материка через Сиваш, а також німецькими військами у 1941 р. і знову ж Червоною Армією у 1944 р. Тому попередній висновок слід зробити, що створення водної артерії по меридіанній орієнтації мало стратегічне значення перед орієнтацією по паралелі і не останнє значення мав стратегічний фактор Сиваша.

Обґрунтування прихильниками машинного варіанту зрошування саме їх пропозиції по облаштуванню виходу із Каховського водосховища у Азовське море базувалося на локальному значенні транспортного сполучення Подніпров'я із Доном та Волгою і прихильники самотічного варіанту зрошування звертають увагу на більшій доцільності реалізації саме їх варіанту побудови системи зрошування в південних районах України і сполучення Дніпра із Азовським морем, виходячи із більш глобального значення його результатів. Отже, варто відзначити, що дискусія між прихильниками різних варіантів зрошування півдня України (із будівництвом Південно-Українського каналу чи відмовитися від нього) переходила із господарської у геостратегічну площину.

Питання заміни самотічного варіанту зрошування, прийнятого від 1950 р. Союзним урядом, на машинний почато обговорюватися на урядовому рівні із початку 1952 р., коли повним ходом відбувалися підготовчі будівельні роботи, які полягали у спорудженні робітничих поселень уздовж майбутньої траси каналу. Також, було здійснено будівництво підсобних промислових підприємств, автомобільних доріг, залізничних під'їзних шляхів та інших об'єктів[5, арк. 48]. Власне, у записці на ім'я Першого Секретаря ЦК КП(б)У Л. Мельникова, в якій Зав. відділом будівництва і будматеріалів ЦК КП(б)У П. А. Мацуй намагався обґрунтувати недоцільність переходу від самотічного варіанту на машинний, наполягав, що при заміні варіанту зрошування, слід буде із самого початку розгортати роботи по проектуванню, плануванню будівництва та зведенню житлових, промислових й інфраструктурних об'єктів. Проте, не зважаючи на активне здійснення підготовчих робіт по будівництву Південно-Українського каналу, фінансове забезпечення цього будівництва здійснювалося із обережністю, фактично, воно недофінансувалося. На цей факт звернули увагу Голова Ради Міністрів УРСР Д. Коротченко і Перший Секретар ЦК КП(б)У Л. Мельников у їх зауваженнях до проекту записки з приводу будівництва Південно-Українського каналу, яку було розроблено Держпланом СРСР. Ці зауваження було розіслано членам Комісії Ради Міністрів СРСР, яка мала розглядати питання вибору варіанту зрошування півдня України, за розпорядженням Заступника Голови Ради Міністрів СРСР і Голови Держплану СРСР М. Сабурова 23 лютого 1953 р. У зауваженнях вказувалося на «обережність» Держплану СРСР у виділенні капітальних засобів на будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів, чим, на думку авторів зауважень, обумовлювалося затягування розгляду пропозицій Українського відділення інституту Гідроенергопроект про заміну самотічного зрошування машинним[8, арк. 142]. У зауваженнях Д. Коротченка й Л. Мельникова містилось також нарікання на затримки Міністерством бавовництва СРСР затвердження проектної документації по будівництву об'єктів Південно-Українського каналу. Отже, очевидним є те, що із



постановкою питання про альтернативу системи зрошування півдня України відбувається штучне зтягування будівництва і його фінансового забезпечення. Проте, керівництво УРСР наполягало на самотічному варіанті зрошування, який передбачав будівництво не лише Південно-Українського каналу, а й Молочанського водосховища, котре, на їх думку, мало забезпечити можливість зрошування більшої площі ніж було від початку заплановано, а також створювало можливість забезпечення водою південно-західної частини Донбасу[8, арк. 144]. Отже, при розгляді будівництва системи зрошування за самотічним варіантом розглядалося також спрямування водного каналу для забезпечення водою також і Донбасу й забезпечення умов для його економічного розвитку.

Слід відзначити, що вказана записка була розіслана членам Комісії за два тижні до смерті Й. Сталіна, а будівництво Південно-Українського і Північно-Кримського каналів пропагувалося як особиста ініціатива Й. Сталіна[8, арк. 143]. Цей фактор мав дуже велике значення, оскільки навколо цієї ініціативи Й. Сталіна було проведено в СРСР значну пропаганду. Відповідно, до смерті Й. Сталіна остаточного рішення щодо вибору варіанту зрошування не було прийнято й питання знаходилося у процесі обговорення. Смерть Й. Сталіна усуває із цього процесу вибору варіанту апеляційну інстанцію, до якої можливо було звертатися заради прийняття остаточного рішення. Тому вирішення питання будівництва Південно-Українського і Північно-Кримського каналів було відкладено.

Не зважаючи на відкладення будівництва каналів питання про сполучення Дніпра із Балтійським морем продовжувало пророблятися Академією наук УРСР і СРСР. Так, у доповідній записці Академії наук Українського РСР за підписом її Президента А. В. Палладіна Першому Секретарю ЦК КПУ А. І. Кириченку від 8 березня 1954 р. підіймалося питання «повного використання ресурсів річки Дніпро». Під повним використанням ресурсів Дніпра малося на увазі використання їх для виробництва електроенергії, зрошування земель, а також створення наскрізного водного

шляху Балтійське море-Чорне море. У доповідній записці вказувалося, що ця проблема охоплювала декілька республік СРСР і, відповідно, наголошувалося на необхідності створення єдиного координаційного центру по її розробці, а також урядового доручення щодо створення проекту всього комплексу[9, арк. 8]. Доповідна записка містила додаток за № 7 присвячений проблемам використання водних ресурсів басейну Дніпра. Цей додаток містив принципові політичні обґрунтування доцільності створення такого наскрізного водного каналу між морями і розробкою цієї проблематики займався Інститут гідрології та гідротехніки АН УРСР.

У додатку до Доповідної записки вказувалося, що будівництво такого наскрізного водного шляху матиме велике господарське значення для УРСР, Білоруської РСР, Литовської РСР, Латвійської РСР і частково РРФСР, а також в міжнародних транспортних зв'язках СРСР. При цьому, наголошувалося на тому, що Дніпро повністю знаходиться в межах СРСР і це є принциповою перевагою[10, арк. 48]. Очевидно, перевага полягла в можливостях для СРСР як планувати будівництво без узгодження із будь-якою іншою стороною так і експлуатувати наскрізний водний шлях та регулювати вантажопотоки ним.

Наступне вагоме значення розвитку наскрізного шляху на основі Дніпра, яке визначалося у Доповідній записці Академії наук УРСР, було визначено, поряд із будівництвом електростанцій, зрошуванням територій та можливостями їх аграрного освоєння, будівництво між басейнових водотранспортних шляхів. Як варіант наводився Дніпро-Бузький канал, котрий, як зазначено у документі, вже на той час відігравав вагому роль у транспортному сполученні між СРСР і Польщею, оскільки ним транспортувалися масові вантажі такі як руда і вугілля[10, арк. 48]. Варто відзначити, що у цей період більшість вугілля СРСР імпортував саме із Польщі, а тому від можливостей його транспортування у значній мірі залежав розвиток промисловості на території УРСР. У зв'язку із викладеними АН УРСР пропозиціями по проблематиці повного використання водних ресурсів Дніпра, було запропоновано, щоб АН СРСР очолила науково-пошукові роботи,

головним напрямком яких слід було, за пропозицією, визначити економічне обґрунтування транспортного освоєння й експлуатації між басейнових шляхів та розвиток електроенергетики. Також було запропоновано доручити загальносоюзним Міністерствам електростанцій і електропромисловості, сільського господарства, морського і річкового флоту розробити схему комплексного використання водних ресурсів Дніпра[5, арк. 50-51].

На даному етапі рекомендації АН УРСР щодо створення цього наскрізного водного шляху на основі русла Дніпра залишалися теоретичними розробками на фоні зміни пріоритетів для СРСР у сфері соціально-економічного розвитку. Зокрема, уряд і правляча партія відходять від політики крупних будівництв і звертають особливу увагу на розвиток галузей по забезпеченню умов для виробництва товарів широкого вжитку. Проте, пропозиції АН УРСР говорять нам про вагоме стратегічне значення ідеї такого шляху, яке їй надавалося до 1954 р. Фрагмент у довідці про необхідність економічного обґрунтування розвитку між басейнових водних артерій говорить нам про те, що будівництво цього водного шляху було питанням обґрунтованим політичними мотивами, проте, воно потребувало іще економічного обґрунтування.

Проекти сполучення наскрізним водним шляхом Балтійського і Чорного морів лишилися теоретичними розробками. Очевидно, їх не було реалізовано із-за фінансової та ресурсної затратності, яка не могла бути компенсованою економічним ефектом від реалізації проекту. Проте, важливо відзначити посилену увагу до цієї ідеї радянського керівництва у пізньосталінський період і одразу після смерті Й. Сталіна й значні затрати на розроблення проектів такого сполучення. Зокрема, слід звернути увагу на значення Дніпра у цих проектах як ключової водної артерії європейської частини СРСР і геополітичного зв'язку Криму із Україною як стратегічного фактору із прив'язкою до стратегічного значення Дніпра.

Заради дослідження геостратегічного зв'язку Криму із Україною питання розробки проектів розвитку водних шляхів сполучення в УРСР у радянський період потребує подальшого дослідження.

### Список використаних джерел та літератури

1. Galeazzo Ciano Diary. 1937-1943 / Ciano Galeazzo – N.-Y.:Enigma books, 2002. – 625 p.
2. Стегний П. В. Разделы Польши и дипломатия Екатерины II. 1772. 1793. 1795. / П. В. Стегний. – М.: Международные отношения, 2002. – 696 с.
3. Okulewicz, Piotr Koncercja "międzymorza" w myśli i praktyce politycznej obozu Józefa Piłsudskiego w latach 1918-1926 / Piotr Okulewicz. –Poznań : Wydawnictwo Poznańskie, 2001. – 417 s.
4. Афанасьев І. Україна в польських концепціях міжмор'я: 1921–1946 рр. Україна в системі змін парадигми світопорядку ХХ– ХХІ століть : тези Міжнародної науково-практичної конференції, 19 берез. 2015 р. / Афанасьев І. – К.: Київський університет імені Бориса Грінченка, 2015. – С. 55-62.
5. Секретарю ЦК КП України товарищу Мельникову Л. Г. Докладная записка к вопросу о преимуществах принятой Правительством схемы орошения юга Украины (від) Зав. отделом ЦК КП Украины по строительству и стройматериалам Мацуй, Зав. сектором отдела ЦК КП Украины по строительству и стройматериалам Бибикова. Не пізніше 21.2.1953 р. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893.
6. Секретарю ЦК КП(б) України тов. Мельникову Л. Г. По поручению тов. Хрущева Н. С. направляется Вам заявление тов. Константинова М. Н. (від) Помощника Секретаря ЦК и МК ВКП(б) Шуйского. 29.1.52 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893.
7. Заместителю Председателя Совета Министров СССР товарищу Сабурову М. З. (за підписом членів Комісії А. Аскоченського і В. Пославського – П. С.). 18 февраля 1953 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893.

8. Замечания к проекту записки по строительству Южно-Украинского канала, разработанной Госпланом СССР. (За підписом Д. Коротченко і Л. Мельникова – П. С.). Разослано членам Комиссии по поручению М. Сабурова 23 февраля 1953 // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2893.

9. Секретарю Центрального Комитета Коммунистической партии Украины товарищу А. И. Кириченко Докладная записка Академии наук Украинской ССР (від) Президента Академии Наук УССР А. В. Палладина, Главного ученого Секретаря Президиума АН. УССР А. Н. Щербаня. 8.III.54 г. // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3512.

10. Приложение 7. Справка о проблеме использования водных ресурсов бассейна Днепра. (за підписом Директора Института гидрологии и гидротехники АН УССР, действительный член АН УССР Г. И. Сухомела – П. С.) // ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3512.

## **ПРОЕКТЫ ВОДНОГО СООБЩЕНИЯ МОРЕЙ В СССР НА ОСНОВЕ ДНЕПРА КАК ПРОДОЛЖЕНИЕ КОНЦЕПЦИИ МЕЖМОРЬЯ ПОСЛЕ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**

*Аннотация.* Автор статьи исследует проблему, которая имела достаточно весомое значение в новой и новейшей истории и в системе международных отношений в Центральной Европе, – реализацию проекта соединения Балтийского и Черного морей в рамках единственного политического проекта. Общеизвестная идея Межиморья, была популярной в политической теории и практике внешней политики Польши. Однако, подобная идея зародилась и в России накануне Семилетней войны 1756-1763 гг. Идея соединения Балтийского и Черного морей в рамках единственного политического проекта была актуальной и в XX ст., накануне Второй мировой войны. Однако, по завершению этой войны в СССР она приобретает новый, технократический характер. В СССР разрабатывается проект соединения Балтийского и Черного морей, к которым это государство имело достаточно удобный выход после включения Прибалтийских государств, путем создания

водной транспортной магистрали на основе Днепра. Началом реализации этой идеи становится строительство Каховской ГЭС и Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов. В рамках реализации этого проекта планировалось также обеспечить соединение Днепра каналом с Азовским морем. В процессе дискуссии по поводу целесообразности строительства Южно-Украинского канала, которая развернулась в 1952 г., в планах принципиальным пунктом оставалось строительство канала для соединения Днепра с Азовским морем, но дискуссионным был фактор ориентация данного канала - по меридиану или по параллели (то есть, параллельно Сивашу, который разделял Крым и материк). В 1954 г. Академия наук УССР предложила проект соединения Балтийского и Черного морей в рамках создания системы водных путей сообщения в европейской части СССР. Все технические проекты соединения Балтийского и Черного морей водными транспортными магистралями остались лишь идеями, однако, за процессом их разработки проглядывается стратегическое значение этой идеи и геополитической роли реки Днепр и Сиваша, как стратегически взаимосвязанных объектов.

**Ключевые слова:** Черное море, Балтийское море, Днепр, европейская часть СССР, сквозной водный канал между морями.

## **PROJECTS WATERWAYS SEAS IN THE SOVIET UNION AT THE DNIPRO AS AN EXTENSION OF THE CONCEPT INTERMARIUM AFTER WORLD WAR II**

*Abstract.* The author of the article has been analysing the problems, which had important significance for the new and modern history and for the system of international relations in the Central Europe, i.e. the realisation of the project of uniting of the Baltic and Black Seas as a single political project. It was the well-known idea of the Intermarium, which was popular in the political history for a number of decades and was used by the Polish foreign policy. However, a similar idea was also born in Russia during the Seven Years' War in the years of 1756-1763. The idea of uniting of the Baltic and Black Seas in terms of the single political

project was also relevant in the 20th century before the beginning of the World War II. However, after the end of the war it has gained new technocratic meaning in the USSR. In USSR the project of the uniting the Baltic and Black Seas was being implemented, into which this country had a relatively easy exit after the integration of the Baltic states by means of the creation of water transport route from the Dnieper. The beginning of the realisation of this idea was building of The Kakhovka Hydroelectric Station and the Southern-Ukrainian and Northern-Crimea channels. In terms of the realisation of this project there were also plans to create the connection of the Dnieper channel with the Azov Sea. In the process of the discussions related to the question of the expediency of building of the Southern-Ukrainian and Northern-Crimea channels, which took place in 1952, the building of the channel uniting Dnieper with the Azov Sea remained among the top questions for discussions. But there was one controversial question related to the orientation of the before mentioned channel, i.e. according to the Meridian or parallelly, that is parallelly to the Sivash, which separated the Crimea from the mainland. In 1954 the Academy of Sciences of Ukrainian SSR suggested the project of the uniting of the Baltic Sea with the Black Sea in terms of the creating of the Waterways System in the European part of the USSR. All technical projects related to the uniting of the Baltic Sea with the Black Sea with the help of highways remained to be the ideas only. However, one can notice the strategical importance of the development of these ideas and the geopolitical role of the Dnieper river and Sivash, which are strategically interrelated projects.

**Key words:** Black Sea, the Baltic Sea, the Dnieper, the European part of the USSR, a water channel between the seas.