
ІСТОРІЯ ТЕХНІКИ

УДК 621.3(09)

Аннєиков І.О.

**ОРГАНІЗАЦІЙНІ СТРУКТУРИ
ЕЛЕКТРОМАШИНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ
У 1922–1941 рр.**

У даній статті відтворені структурні схеми системи управління українським електромашинобудуванням від часу входження України до складу СРСР (1922–1941 рр.). Проведеноїх аналіз щодо відповідності поставленим перед галуззю поточним та перспективним завданням. Встановлені рівні оптимальності керівних засад організаційної складової науково-технічного потенціалу вітчизняного електромашинобудування в умовах індустріалізації країни.

Ключові слова: електромашинобудування, електрифікація, індустріалізація, організаційна структура, система управління, галузь, промисловість, трест

Вступ. У 1922 р. Україна як Соціалістична Радянська республіка увійшла до складу нового державного утворення – Союзу Радянських Соціалістичних республік. Від цього часу її промисловий сектор розпочав працювати в межах єдиного народногосподарського комплексу СРСР. Відповідно цьому, організація керування українською виробничою сферою почала вибудовуватися в контексті загальносоюзної економічної політики, що не оминуло й республіканське електромашинобудування. Структура управління даною галуззю зазнала низки змін, пов'язаних, насамперед, з процесом індустріалізації радянського суспільства, що найбільш активно здійснювалася у 1926–1941 рр. Це обумовлювалося тією ключовою роллю, яку відігравало електромашинобудування в електрифікації усіх сфер суспільного життя – основної сили прискорення індустріалізаційних процесів. Отже, зміни організаційної структури українського електромашинобудування відбувалися відповідно до вимог, що надавалися цьому сектору промисловості на різних етапах радянської індустріалізації, з урахуванням еволюції соціально-економічних підходів держави стосовно проведення останньої. Таким чином, структурні перетворення в системі управління республіканським електромашинобудуванням у 1922–1941 рр. можна вважати заходами, спрямованими на оптимізацію організаційної складової потенціалу галузі, чий розвиток відігравав визначальну роль на темпах формування індустріалізованого суспільства в Україні та СРСР у цілому.

Актуальність. Означений ракурс розглянутого питання дозволяє виявити межі управлінських можливостей стосовно організації ефективного розвитку електромашинобудування в Україні впродовж дослідженого періоду. Зважаючи на згадану тогочасну роль цієї галузі в суспільному науково-технічному розвитку, отримана інформація може бути застосована при розробці шляхів оптимізації організаційних

складових потенціалів будь-яких вітчизняних сфер науково-технічної діяльності, чий вплив на сучасний стан науково-технічного прогресу має аналогічний ступінь визначальності.

Мета і завдання. Виходячи з перспектив, наданих обраним методологічним підходом до вивчення теми дослідження, на меті останнього стоїть встановлення рівня оптимальності організаційних структур українського електромашинобудування в 1922–1941 рр. Для досягнення мети необхідно з'ясувати загальний порядок організації управління галуззю впродовж даного хронологічного періоду та надати оцінку відповідності цього порядку завданням, поставленим перед електромашинобудівною сферою.

Історіографія. В сучасній українській історіографії пострадянського періоду питанню управління українським електромашинобудуванням в обраних хронологічних межах практично не приділено уваги. Певні моменти досліджуваної теми висвітлені в монографії В. І. Гринчуцького «Промислові трести України в 20-ті роки» [1]. Проте, слід зауважити, що цим автором вивчається управління народногосподарським комплексом республіки лише впродовж 1920-х років і не охоплюється решта досліджуваного в даній роботі часового відтинку. Окрім того, В. І. Гринчуцьким з усієї електротехнічної промисловості не виокремлюється електромашинобудування, організаційна структура якого не була тотожною іншим галузям електротехнічного виробництва.

У радянській історіографії щодо організаційних засад керування республіканською індустрією, системі управління українським електромашинобудуванням у 1922–1941 рр. також не надано належної уваги. Наприклад, у багатотомній науковій праці О. О. Нестеренка «Розвиток промисловості на Україні» у частині III «Промисловість України в період будівництва соціалізму і комунізму» [2] йдеться про створення та вдосконалення республіканської системи управління промисловістю. Проте надані тут відомості не стосуються електромашинобудівної галузі, а розкривають лише загальні засади формування організаційних структур по керуванню індустрією України як складової Радянського Союзу. У монографії Ф. М. Мартинюка «Машинобудування Української РСР в період соціалістичної індустріалізації» [3] основним організаційним важелем промисловості надано правлячу на той момент партію, що цілком притаманно епосі, коли дана наукова праця побачила світ. При цьому, за управління республіканським електромашинобудуванням, навіть у згаданому контексті, у розвідці [3] не йдеться, хоча певні показники роботи досліджуваної галузі – наявні. Підготовці нормативно-законодавчої бази системи управління присвячена монографія Б. М. Бабія «Українська радянська держава в період відбудови народного господарства (1921–1925 рр.)» [4]. Але в ній йдеться лише про загальні засади формування керівних структур економікою республіки і відсутня по-галузева

конкретизація. До того ж, хронологічні межі вказаної наукової праці не охоплюють усього досліджуваного нами періоду. Фрагментарно, структура української електромашинобудівної галузі подається в 2-й частині монографії «Очерк истории Харьковского электромеханического завода» під редакцією А. А. Вознесенського [5]. Проте, окрім згаданого, у виданні [5] інформація стосується лише Харківського електромеханічного заводу (ХЕМЗ), що був, безумовно, найкрупнішим, але ж не єдиним електромашинобудівним підприємством в Україні.

У зарубіжній історіографії системи управління радянської електротехнічною галуззю побіжно висвітлено в монографії американського вченого Е. Саттона «Western Technology and Soviet Economic Development» [6]. Тут розглянуто, насамперед, ті галузеві структурні підрозділи, які за радянською господарсько-адміністративною ієрархією мали права на здійснення зовнішньоекономічної діяльності. Однак у згаданому дослідженні, робота таких підрозділів аналізується лише в приведеному контексті. Ще однією зарубіжною науковою історичною розвідкою, де відведено певне місце вивченню системи управління радянської електротехнічною промисловістю є дисертація російського дослідника М. В. Новікова: «Иностранный капитал в советской электротехнической промышленности сильных токов: формы привлечения и результаты использования (1920–1932 гг.)» [7]. В цій дисертації, як і в попередній праці, робиться акцент на науково-технічне співробітництво вітчизняної електротехнічної галузі з відповідними іноземними фірмами (здебільшого – з «А.Е.С»). При цьому, увага на системі управління радянським електромашинобудуванням концентрується лише на загальносоюзній ланці, а хронологічні межі не охоплюють усього обраного нами періоду.

Таким чином, аналіз радянської, української та зарубіжної історіографії показує, що на сьогодні питання організації системи управління електромашинобудуванням в УРСР у 1922–1941 рр. залишається нерозкритим. Це додатково актуалізує тему даного дослідження в контексті розширення меж вивчення новітньої історії України.

Основна частина. Слід зауважити, що відразу ж після громадянської війни 1918–1920 рр. в Україні найголовнішою проблемою були паливна та продовольча кризи, що охопили практично всі міста республіки. Тому, першочергова увага уряду – як Ради Народних комісарів (РНК УСРР) у цілому, так і включеної до нього на правах Народного Комісаріату (Наркомату) Української Ради народного господарства (УРНГ), приділялася вирішенню саме цих питань. Тому, управління діяльністю електромашинобудівних підприємств здійснювалося не окремим спеціальним центральним органом, а Електротехнічними відділами губернських рад народного господарства (раднаргоспів). При цьому, у тих губерніях, де електротехнічна промисловість на момент встановлення радянської влади ще не набула достатнього розвитку, керування роботою

відповідних підприємств покладалося на відділи Металу. Виключення складав ХЕМЗ Російського Товариства «Загальної Компанії Електрики» (РТ «ЗКЕ»), який відразу після націоналізації та остаточного встановлення радянської влади в Харкові був переданий безпосередньо до відомства Бюро з відновлення промисловості (Промбюро) Російської Радянської Федеративної Соціалістичної Республіки (РРФСР). Незважаючи як на своє місце розташування, так і на те, що формально СРСР ще не існувало, по ліквідації Промбюро ХЕМЗ залишився в підпорядкуванні майбутнього союзного Центру і входив до структури Центрального управління державної промисловості (Цудпром) Вищої РНГ у Москві. Даний факт пояснюється тим, що в умовах розпочатої після V Російського електротехнічного з'їзду (1908 р.) електрифікації країни, інтенсифікованої наприкінці 1920 р. рішеннями VIII Всеросійського з'їзду рад (план ДЕЕЛРО), ХЕМЗ РТ «ЗКЕ», виробляючи третину всіх електричних машин у колишній Російській імперії, був основою промислового забезпечення цього процесу. Власне тому, після встановлення радянської влади та націоналізації підприємства, первісно він отримав назву завод «Електросила № 1» [8, арк. 79; 9, с. 28–29].

Решта з семи українських електромашинобудівних підприємств, колишні: ХЕМЗ Російсько-Французького товариства (який в історичних джерелах фігурує й під іншою назвою – Харківський завод Російсько-Французького електромеханічного товариства (ХЗ РФЕМТ), Миколаївські – завод «Темвод» та будівельне бюро (МББ) РТ «ЗКЕ», Одеський завод залізничної сигналізації, Катеринославський завод «Vickers» та Київський електромеханічний завод, як уже згадувалося, до 1921 р. перейшли в підпорядкування місцевих раднаргоспів республіки. Проте, зважаючи на вже вказану проблему продовольчої та паливної криз, вирішення якої майже цілковито лягло на плечі місцевої влади, налагодити роботу цих підприємств останній не вдавалося. Окрім наведеної причини, відновити діяльність електромашинобудівних підприємств регіонального підпорядкування заважало загальне падіння промислового виробництва – основного, на той час, споживача електротехнічної продукції. Наявні державні інвестиції у націоналізовану індустрію складали не більше 50 % від потрібних коштів. Отже, заводи для підтримки своєї діяльності повинні були витратити свій основний капітал і оборотні кошти, що залишилися в них з дореволюційного періоду. Але в багатьох з них такі засоби за часи «воєнного комунізму» вичерпалися. Виходячи з ситуації, уряд з літа 1921 р. починає консервувати стратегічні підприємства, чия продукція тимчасово не знаходила попиту, одночасно передаючи невеликі заводи в оренду приватним підприємцям. Ті ж державні промислові організації, що мали можливість продовжувати свою роботу, були трестовані [10, с. 5; 11, с. 67].

Харківський завод «Електросила № 1» у 1922 р. увійшов до Електротехнічного тресту Центрального району (ЕТЦР) з правлінням у Москві та був перейменований на «Харківський електромашинобудівний

завод» (ХЕЗ). До цієї ж організації увійшло й МББ «ЗКЕ», виведене з підпорядкування Миколаївському губернському раднаргоспу, але без свого промислового майданчику на Севастопольському морському заводі, що внаслідок адміністративно-територіального розподілу опинився в Кримській автономії РРФСР. Проте промислові потужності МББ «ЗКЕ» були посилені за рахунок оснащеної устаткуванням частки заводу «Темвод», решта виробничої площі якого, що не встигли укомплектувати обладнанням, відійшла іншим підприємствам міста. Нове об'єднання отримало назву Миколаївське воєнно-морське будівельне бюро (МВМББ). Отже, з літа 1922 р., ще до офіційного утворення СРСР, три з семи українських електромашинобудівних підприємств, котрі можна характеризувати як потужні, були реорганізовані в два і, при цьому, обидва перейшли в союзне підпорядкування. Недобудований завод «Vickers» у Катеринославі губернською Радою народного господарства по частинах розподілився між підприємствами об'єднання місцевої промисловості та ремонтними майстернями залізниці. У результаті останніх перетворень організувався Катеринославський державний електротехнічний завод Наркомату шляхів сполучення (НКШС) СРСР. Київський та Одеський заводи припинили випуск електромашин загального призначення і також увійшли до системи НКШС СРСР та були спеціалізовані на виробництві залізничної сигналізації, хоча й здійснювали ремонт залізничної та телеграфної електромеханіки. Єдиним більш-менш великим електромашинобудівним підприємством, що залишилося в безпосередньому підпорядкуванні республіканському урядові, став колишній ХЕМЗ Російсько-Французького товариства, перейменованій у завод «Укрелектро». Окрім нього, до компетенції управлінських ланок УСРР в цей період було віднесено керування діяльністю близько тридцятьох місцевих електромеханічних майстерень з чисельністю працівників – від декількох чоловік до двох-трьох десятків осіб [12, с. 76; 13, с. 80–81].

З одного боку, централізація управління електромашинобудуванням на союзному рівні влади мала певні позитивні моменти, оскільки, на відміну від дореволюційного періоду, розвиток галузі набував цілеспрямованої керованості відповідно загальнодержавної програми електрифікації усіх регіонів, господарських секторів та суспільних потреб країни. У царській Росії такі загальнодержавні програми стосувалися лише військової сфери та зв'язку, у решті галузей господарського комплексу та соціальної сфери процес електрифікації проходив, здебільшого, стихійно і дуже залежно від історично укладених регіональних рівнів суспільнотехнічного розвитку. Проте з іншої сторони, враховуючи роль електрифікації в індустріалізаційних процесах, республіканський уряд втрачав контроль над їх ходом, будучи не в змозі впливати на продукування електричних машин як для виробництва електроенергії, так і для її споживання. Таким чином, український уряд апіорі не міг самотужки запропонувати своїй громаді засобів ефективного суспільнотехнічного розвитку, через що його роль в

індустріалізації України ставала вторинною, у найкращому випадку (стосовно підприємств місцевої промисловості та соціального сектору) – розпорядчою. Однак для централізованої системи управління всім радянським суспільством, що почала укладатися, такий підхід був цілковито логічним і виправданим.

Між тим, процес концентрації управління українським електромашинобудуванням на союзному рівні через систему трестів не приніс очікуваних результатів щодо зростання ефективності роботи відповідних підприємств. Спектр видів суспільної діяльності, що належало наситити електромашинами в рамках необхідного ступеня електрифікації для стрімкої індустріалізації держави, виявився дуже широким, практично – всеосяжним. Отже, розпочати задоволення суспільного попиту на електричні машини відразу за всіма напрямками не уявлялося можливим, що автоматично вело до визначення певних пріоритетів. Проте, наявність двох союзних трестів сильнострумної електротехнічної промисловості з відповідно не розмежованою споживчою кон'юнктурою привела до того, що для кожного з них пріоритетними стали одні й ті ж напрями, здебільшого – щедро фінансовані поточно. Оскільки до середини 1920-х років таке фінансування отримували в максимальному ступені лише Збройні Сили, а в мінімальному – не чисельні проекти плану ДЕЕЛРО, то, зрозуміло, що всіма трестами пріоритетними були обрані саме ці напрями суспільної діяльності, причому в більш детальному вимірі, ступень пріоритетності визначався рівнем фінансування конкретних нагальних потреб. Як наслідок, напередодні «соціалістичної індустріалізації» цілі промислові галузі залишилися не підготовленими до широкої електрифікації через брак розробок необхідних для них електричних машин та відсутність підготовки відповідних виробництв.

Вирішити утворену ситуацію ставало можливим двома протилежними шляхами: терміною диверсифікацією або ще більшою централізацією системи управління електромашинобудуванням. Перший шлях дозволяв створити широку мережу електромашинобудівних підприємств малої та середньої потужностей, які через прямі безпосередні контакти із споживачами мали задовольняти їх потреби в тих електромеханічних засобах, що не були занадто наукоємними і не вимагали великих ресурсних витрат при виробництві. Передумови для здійснення такого кроку були – в Україні вже функціонували десятки невеличких підприємств, здебільшого приватних, спеціалізованих на ремонті та поштучному виготовленні окремих видів електричних машин. Але для трансформації їх у промислові підприємства працюючі за окресленою схемою потрібно було не просто зберегти «нову економічну політику» (НЕП) для дрібного бізнесу, а поширити останню на великі державні підприємства, тобто – запроваджувати ринкові відносини. Однак, на найвищому рівні політичного керівництва СРСР уже було ухвалено курс

на поступове згортання НЕПу, викорінення ринкових відносин в економіці та її тотальне державне адміністрування. Звідси, шлях диверсифікації системи управління електромашинобудуванням у розглянутий період був суто теоретичним, а єдиним реальним напрямом оптимізації організаційної структури галузі залишався вектор на її централізацію.

Таким чином, у 1925 р. ВРНГ СРСР на базі ЕТЦР було створено Державний електротехнічний трест (ДЕТ), до складу якого ввійшли підприємства обох трестів сильнострумної електротехнічної промисловості. Даний захід в умовах розгортання процесу тотального адміністрування економіки став безумовно позитивним кроком на шляху вдосконалення системи управління електромашинобудуванням, оскільки надав можливість оптимізувати номенклатурний та потужнісний баланс галузі і привести його у відповідність до індустріалізаційних планів уряду. У результаті, нехай і в директивний спосіб, але підприємства все-таки перейшли від поточного до поточно-перспективного планування своєї діяльності, що оголило вкрай кричущу проблему – відсутність наукового забезпечення виробництва. Останній чинник не дозволяв електромеханічним заводам своєчасно проводити заходи з підготовки до змін або розширювання номенклатури продукції, що практично унеможливлювало планування їх діяльності в середньо- та довгостроковій перспективі. Однак керівництво ДЕТ знайшло вихід із ситуації, запровадивши практику укладання договорів про науково-технічне співробітництво з провідними електротехнічними фірмами світу. Першою такою організацією в 1926 р. став німецький концерн Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft (AEG). Отже, і ХЕЗ, і МВММБ як структурні ланки ДЕТу отримали безпосередній доступ до сучасних світових науково-технічних досягнень у галузі електромашинобудування, чого не можна було сказати про решту українських електромашинобудівних підприємств. Позбавлений перспектив науково-технічного розвитку, Харківський завод «Укрелектро» був перепрофільований під випуск підйомних механізмів. Київський, Одеський та Катеринославський електротехнічні заводи НКШС СРСР, не отримавши такого ж, як Харківське та Миколаївське підприємства, наукового забезпечення безнадійно відстали від останніх за своїми можливостями щодо виробництва затребуваних суспільством електричних машин. Тому, до кінця 1920-х років електричні машини на них не виготовлялися, а лише ремонтувалися [7, с. 8].

Захід із створення ДЕТу приніс дуже позитивні результати для розвитку вітчизняного електромашинобудування в частині освоєння ним нової більш широкої номенклатури продукції та запровадження сучасних виробничих технологій, що дозволило докорінно змінити ситуацію на споживчому ринку. Електромеханічні підприємства отримали спроможність задовольняти відповідні потреби інших галузей якщо не негайно, то принаймні в чітко визначеному майбутньому, після

регламентованого за часом надбання та впровадження необхідних знань та засобів. Це сприяло формуванню впорядкованого та керованого процесу електрифікації, а значить – й індустріалізації. У натхненого таким досягненням уряду СРСР склалася хибна уява про панацейність заходів з централізації системи управління. Тому, в 1929 р. ВРНГ СРСР створює ще більш централізовану структуру – Всесоюзне електротехнічне об'єднання (ВЕО), куди ввійшли всі підприємства електротехнічного профілю союзного підпорядкування. Проте об'єктивна хода науково-технічного розвитку привела на той час до широкого розгалуження електротехнічної сфери із суттєвим виокремленням її певних секторів, спеціалізованих по специфічним проявам загальноелектротехнічних явищ. Більше того, навіть в межах цих секторів утворився розподіл між суто профільною діяльністю та діяльністю, спрямованою на інтегрування електротехнічних здобутків в іншопрофільну сферу знань. Звідси, вимога щодо організації науково-технічного розвитку та роботи відповідних промислових структур також суттєво розрізнялися між собою, у залежності як від їх електротехнічного профілю, так і від споживчого призначення виробленої продукції. Даний чинник став головною та нездолоаною вадою, що визначила межу ефективності заходів із централізації управління галуззю.

Відверто провальна робота ВЕО, обумовлена наведеним вище об'єктивним фактором, призвела до того, що вже в 1931 р. з нього директивно відокремлюються промислові структури, пов'язані із залізничним транспортом та зв'язком. А 31.08.1933 р. постановою РНК СРСР № 1863 ВЕО реорганізується назад у ДЕТ, але вже без ХЕМЗу та МВММБ, які підпорядковуються Головному управлінню електротехнічної та котлотурбінної промисловості Наркомату важкої промисловості (Головэнергопром) (НКВП) СРСР. Між тим, ХЕМЗ мав пряме підпорядкування Головэнергопрому на правах тресту (об'єднання), оскільки на той момент нараховував 13 тис. чол. персоналу і організаційно складався з юридично не закріплених в окремому статусі: Машинного і Апаратного заводів та Спеціального проектно-технологічного відділення (Спец. ПТВ), яке ще йменувалося як «Спеціальне бюро ХЕМЗ з електроприводу і монтажу». МВММБ ж підпорядковувалося Головэнергопрому через спеціально створений у 1933 р. Всесоюзний монтажньо-технічний трест з електрообладнання суднових і берегових споруд («Електромортрест» або ЕМТ), до якого також увійшов колишній проммайданчик МББ «ЗКЕ» у Севастополі. Останній отримав назву «Кримське Підприємство» ЕМТу, а МВММБ – «Українське Підприємство» ЕМТу [14, арк. 120; 15, арк. 44, 47; 16, арк. 4; 17, арк. 3].

Слід зазначити, що діяльність ВЕО, незважаючи на хибні наслідки в процесі координації електромашинобудівного виробництва в країні, мала й багаті позитивні моменти, пов'язані, насамперед, із зростанням ступеня наукового забезпечення на підприємствах галузі, а також стосовно

поширення відповідних знань як у виробничій сфері, так і в суспільстві в цілому. Саме цією структурою в 1930 р., з метою скорішого подолання дефіциту кадрів, було запроваджено «наскрізну» систему підготовки спеціалістів на ХЕМЗі шляхом організації тут поряд із заводською школою фабричного учнівства заводського ж технікуму. З огляду на те, що в цей період в Україні технікуми вважалися вищими технічними навчальними закладами, ХЕМЗ отримав назву: «Харьковский электромеханический завод – ВТУЗ». Наукове ж забезпечення промислових підприємств посилювалося за рахунок послідовних програм науково-технічного співробітництва: спочатку, як уже згадувалося, з АЕГ (1926–1929 рр.), потім із General Electric Company (GEC) з США (1929–1933 рр.), потім – з «Metropolitan-Vickers Electrical Company» («Metrovik») з Великої Британії (1933–1937 рр.). Разом з тим, ВЕО вживало активні заходи щодо оновлення та розширення парку засобів виробництва в галузі, будучи одним з найбільших замовників у СРСР на імпорт верстатного обладнання. Дані заходи сприяли розгортанню ініціатив стосовно організації нових електромашинобудівних підприємств на місцях, оскільки вже сформована нагальна потреба в широкому запровадженні цих засобів почала отримувати відповідне матеріально-технічне та наукове забезпечення для їх виробництва. Так, з 1930 р. в Україні значно розширюється мережа невеликих ремонтних підприємств та, окрім цього, організовується два електромашинобудівних заводи – у Дніпропетровську та Херсоні. Із скасуванням УРНГ та ВЕО, перший переходить у підпорядкування Народному комісаріату комунального господарства (НККГ) УСРР, а другий – до поново створеного ДЕТу. ВЕО ж ініціюється й організація в Харкові турбінно-генераторного заводу (ХТГЗ), створення якого відбулося в 1934 р., але вже, знов-таки в межах відновленого ДЕТу [15, арк. 63 (зв.)].

Між тим, запровадження ГоловENERГОПРОМУ в системі НКВП СРСР не вирішило проблеми неефективного управління електромашинобудуванням. По суті, ГоловENERГОПРОМ в НКВП став не більше ніж вдосконаленою виконавчою ланкою, оскільки, по-перше, сама структура НКВП була занадто узагальнюючою для вже розгалуженої за профілями та, відповідно, виробничою специфікою індустрії. А це суперечило створеній директивній системі управління економікою, тому що вкрай ускладнювався процес погалузевої конкретизації директив та персоналізації контролю за їх виконанням. По-друге, як продовження вище сказаного, ГоловENERГОПРОМ не набув остаточних керівних функцій, залишаючись більше координуючою ніж визначальною ланкою в системі управління електромашинобудуванням. Тобто, у зрівнянні з ВЕО, ГоловENERГОПРОМ отримав більше можливостей у координації роботи підприємств через наявність підкорених йому таких допоміжних ланок, як трести, що керували заводами з не визначальним сумарним валом продукції. Ті ж підприємства, що формували визначальний вал, підпорядковувалися ГоловENERГОПРОМУ безпосередньо. Окрім того, в

сфері відповідальності останнього, на відміну від ВЕО, були відсутні мережі заводів слабострумної промисловості та електротехнічні організації системи НКШС. Отже, загальна кількість виробничих суб'єктів в структурі ГоловENERГОПРОМУ стала меншою ніж у ВЕО, їх профіль більш спорідненим, а підкореність основних виробників валу продукції – персоніфікованою. Саме ці моменти й дозволили ГоловENERГОПРОМУ покращити координацію роботи між суб'єктами галузі. Проте, при всьому тому, ГоловENERГОПРОМ був позбавлений права визначати науково-технічну політику галузі, що перейшло до компетенції НКВП СРСР (до речі, як і стосовно інших галузей). Таким чином, вичерпавши до 1936 р. усі напрацювання ВЕО в напрямі зміцнення науково-технічного потенціалу електромашинобудування, ГоловENERГОПРОМ опинився перед фактом стабільної поточної виробничої діяльності галузі, але без спроможності задовольняти зростаючі суспільні потреби щодо технічного рівня та обсягів даного виду продукції у перспективі. Зауважимо, що на той час така ситуація склалася практично по всіх Головних управліннях НКВП СРСР.

Зважаючи на останній момент, урядом СРСР було звернуто увагу на подальшу неспроможність адміністрування розгалуженої за профілями діяльності економіки без допомоги додаткових погалузево спеціалізованих структур, наділених усім обсягом повноважень стосовно формування та реалізації науково-технічного потенціалу підвідомчих їм секторів промисловості. Отже, з 1936 р. процес погалузевого адміністрування індустрії увійшов до більш активної фази, у результаті чого з НКВП СРСР почала формуватися мережа галузевих наркоматів. Унаслідок таких дій, українське електромашинобудування виявилось розподіленим між трьома господарсько-адміністративними структурами. Так, підприємства ЕМТа та Херсонський електромашинобудівний завод увійшли до Народного комісаріату оборонної промисловості (НКОП) СРСР, створеного в 1936 р., а ХЕМЗ та ХТГЗ – до Народного комісаріату машинобудування (НКМ) СРСР, організованого в 1937 р. При цьому, ХЕМЗ та ХТГЗ були об'єднані в комбінат, що отримав офіційну назву: «Державний Союзний Харківський електромеханічний і турбогенераторний завод» (ХЕТЗ). До НКМ відійшли також: перепрофільований Харківський машинобудівний завод Наркомату внутрішніх справ СРСР (отримав назву Харківського електротехнічного заводу (ХЕЛЗ) та Дніпропетровський (ще називався Дніпровським) електромашинобудівний завод (ДЕМЗ), вилучений з системи НККГ УРСР. Останньому ж залишилася мережа невеликих електротехнічних підприємств, що мали в своєму складі підрозділи, спеціалізовані на ремонті та поштучному виготовленні електричних машин. Таким чином, республіканський уряд знов було позбавлено можливостей безпосереднього впливу на розвиток українського електромашинобудування [15, арк. 5].

Враховуючи те, що ГоловENERГОПРОМ, хоча й змінив свою повну назву на Головне управління з виробництва теплосилового та енергетичного обладнання, але в цілому, як структура, був збережений і переданий до

НКМ СРСР практично в первісному вигляді, а також беручи до уваги невідповідність здійсненого розподілу НКВП галузевому принципу управління економікою, можна стверджувати про «перехідний» характер даної організаційної системи для вітчизняного електромашинобудування. До речі, і ЕМТ, і Херсонський електромашзавод також підпорядковувалися відповідним Головним управлінням своїх наркоматів (Суднобудування та Боєприпасів). Отже, проведена реорганізація системи управління народногосподарським комплексом не привела к значному покращенню адміністрування електромашинобудуванням, оскільки знов створені структури все одно залишалися занадто узагальненими, а їх Головні управління, що опікувалися галуззю, – позбавленими спроможності дієво впливати на її науково-технічний розвиток. Результати такого напівзаходу виявилися дуже плачевними, особливо для підприємств Головиенергопрому. Так, жодному з них не вдалося виконувати план ані за обсягами продукції, ані за номенклатурою, ані в частині здійснення нових науково-технічних розробок. І це при тому, що всі вони з 1938 р. отримували значні додаткові інвестиції за програмою створення «Великого військово-морського флоту СРСР». Як наслідок, цю програму за електромашинобудівним напрямом було фактично провалено. Однак не можна не відмітити й позитивний момент реорганізації НКВП СРСР, який полягав у тому, що підприємства ЕМТу і Херсонський електромашинобудівний завод потрапили в ті сектори індустрії, котрим, власне, і призначалася їх продукція. Тобто, процес спеціалізації електричних машин за призначенням отримав своє продовження, як й у випадку із сферами залізничного транспорту та зв'язку. Проте ще залишалася проблема науково-технічної і промислової міжгалузевої кооперації виробників і розробників універсальних електромашин та спеціалізованих електромеханічних агрегатів на їх основі. Її вирішенню було покладено початок створенням у 1938 р. спеціального сектору ЕМТу при Спец. ПТВ ХЕМЗу [18, арк. 15; 19, арк. 26].

Слід зазначити, що до 1939 р. дієвої міжгалузевої взаємодії налагодити не вдалося, оскільки наявні профільні Головні управління не мали необхідної для цього повноти повноважень навіть у межах єдиного спільного наркомату. Дані обставини й стали однією з головних причин подальшого подрібнення існуючих народних комісаріатів на більш профільно орієнтовані структури, наділені в повному обсязі як виконавчими, так і командними повноваженнями. Так, у 1939 р. на базі відповідних Головних управлінь НКОП СРСР створюються окремі союзи: Народний комісаріат суднобудівної промисловості (НКСП) та Народний комісаріат боєприпасів (НКБ), до компетенції якого, до речі, входило й виробництво сільгоспмашин. Згідно цієї реорганізації, Кримське та Українське підприємства ЕМТу стали підвідомчими НКСП СРСР, а Херсонський електромашинобудівний завод – НКБ СРСР. З НКМ було виділено Народний комісаріат електростанцій та

електропромисловості (НКЕІЕ) СРСР, до якого підпорядкувалися три українських електромашинобудівних підприємства: з розформованого Харківського комбінату – зворотно розмежовані ХЕМЗ та ХТГЗ, а також ХЕЛЗ та ДЕМЗ. Однак при цьому, ХЕМЗ, ХЕЛЗ та ДЕМЗ підпорядковувалися Головному управлінню електромашин та апаратобудування (з 1940 р. – Головне управління електромашинобудівної промисловості (Головелектромашпром), а ХТГЗ – Головному управлінню котельної та турбінної промисловості (Головкотлотурбопром). У тому ж 1939 р. НККГ УРСР підпорядковується Львівський електромеханічний завод Б. Кульбінгера та Е. Саломона «Контакт», націоналізований із входженням західноукраїнських земель до складу Української РСР і розширений упродовж 1940 р. У тому ж 1940 р. з Народного комісаріату електростанцій та електропромисловості виокремлюється Народний комісаріат електропромисловості (НКЕП) СРСР із Головелектромашпромом, а Головкотлотурбопром залишається в Народному комісаріаті електростанцій (НКЕ) СРСР [20, арк. 267; 21, арк. 12; 22, арк. 12; 23, арк. 19 (зв.)].

Таким чином, на 1941 р. в Україні в управлінні регіональною електромашинобудівною галуззю було задіяно, щонайменш, десять Народних комісаріатів, з яких тільки один – НККГ УРСР був республіканським органом влади, решта дев'ять – союзної. При цьому, з цих дев'яти, три (Народний комісаріат оборони, Народний комісаріат військово-морського флоту та Народний комісаріат авіаційної промисловості) здійснювали лише наукове забезпечення діяльності українських електромашинобудівних підприємств у межах відповідних власних потреб. Наркомати Зв'язку та Шляхів сполучення, окрім наукового забезпечення підпорядкованих ним українських електротехнічних заводів організували виробництво вузькоспеціалізованих профільних електричних машин та ремонт застосованої електромеханіки загального призначення. НКБ та НКСП СРСР в Україні здійснювали наукове забезпечення як власних, так й інше підпорядкованих відповідних місцевих заводів, чия продукція була орієнтована на задоволення потреб даних відомств. Разом з тим, на українських підприємствах цих наркоматів, поряд із вузькоспеціалізованими електромашинами, виготовлялася та ремонтувалася електромеханіка загального призначення. За цією ж схемою було організовано управління ХТГЗ наркоматом Електростанцій СРСР, з тією різницею, що як техніка загального призначення тут випускалися виключно крупні машини. Наукове ж забезпечення ХТГЗ здійснювалося як НКЕ та НКЕП СРСР, так і всіма іншими наркоматами, на чій потреби виробляло продукцію це підприємство. Однак ремонт крупних електромашин тут здійснювався лише тоді, коли для цього було застосовувати виключно унікальне обладнання і виключно на потреби НКЕ СРСР. В усіх інших випадках ХТГЗ здійснював лише технічну допомогу на проммайданчиках наркоматів-замовників, у тому числі, якщо це стосувалося електростанцій, підпорядкованих НККГ УРСР.

Останньому ж в Україні належала мережа невеликих ремонтно-складальних підприємств, спеціалізованих переважно на випуску побутової електромеханіки. Хоча, слід зауважити, що даним видом робіт до 1939 р. були завантажені всі електромашинобудівні підприємства республіки.

Між тим, не зважаючи на достатньо великий перелік наркоматів, відповідальних за розвиток електромашинобудування в Україні наприкінці 1930-х – на початку 1940-х років, провідним відомством у цьому питанні залишався НКЕП СРСР. Насамперед, це обумовлювалося тим, що в його складі на українських теренах функціонувало три потужних електромашинобудівних заводи (ХЕМЗ, ХЕЛЗ та ДЕМЗ), з яких одне – ХЕМЗ було найбільшим електромашинобудівним підприємством у Радянському Союзі, забезпечуючи близько третини всього загальносоюзного обсягу виробництва електричних машин. Отже, майже половина промислових потужностей НКЕП СРСР на 1941 р концентрувалося в Україні, виробляючи в республіці практично 90 % відповідної продукції. Окрім цього, ХЕМЗ мав як власне наукове забезпечення, так і отримував його з боку відомств-замовників, що дозволило заводу до 1938 р. стати провідною організацією у виконанні програм: повсюдного запровадження індивідуального електроприводу машин на виробництві, створення систем автоматизованого наведення зенітних артилерійських установок та електричного устаткування для «Великого військово-морського флоту СРСР», однією з провідних – у виконанні програм: виготовленні електричного обладнання для «Великого військово-повітряного флоту СРСР» та побутових електроприладів. Окрім того, на ХЕМЗі випускалися корпуси артилерійських снарядів та мін. У цілому, до 1939 р. номенклатура продукції Харківського електромеханічного заводу за характером призначення розподілялася між оборонною та цивільною приблизно порівну. Але з осені 1939 р. згідно наказів: начальника Головелектромашпрому № 3060 сс від 17.09.39, Народного комісара електростанцій та електропромисловості № 45 сс від 16.09.39, постанови Комітету Оборони при СНК СРСР № 333 сс, виробництво виробів широкого вжитку на ХЕМЗі з 01.10.39 було припинено зовсім, а з 01.01.40 ХЕМЗ випускав вироби лише для оборонних цілей (тобто, за виключенням цілодобового графіку виробництва та заходів воєнного захисту, був повністю переведений на роботу в режимі військового стану). Даний чинник дуже негативно вплинув на подальший розвиток процесу електрифікації в Україні, оскільки невеликі потужності підприємств НККГ УРСР, на яких було здійснено спробу організувати виготовлення знятої на ХЕМЗі номенклатури виробів, не могли компенсувати ті обсяги цієї продукції, що раніше випускалися цим заводом [21, арк. 66].

Підсумовуючи викладене, слід зазначити, що порядок управління розвитком українського електромашинобудування в системі майбутнього загального народногосподарського комплексу СРСР почав формуватися з моменту проголошення УСРР і ще до створення Радянського Союзу як

такого. Суть цього порядку полягала в організації жорсткої вертикальної адміністративно керованої структури, здатної забезпечувати основний вал відповідного виробництва та потрібні темпи науково-технічного прогресу в галузі, з найвищою управлінською ланкою поза межами республіки. У даний спосіб передбачалося домогтися концентрації в єдиного загального уряду всіх основних науково-технічних ресурсів, потрібних для проведення електрифікації країни як основної передумови індустріалізації її суспільства. Теоретично, такий порядок дозволяв провадити електрифікацію велетенської країни із значно нерівномірно розвинутими в цьому питанні регіонами та галузями набагато керованіше, оперативно реагуючи на задовольняння відповідних регіонально-галузевих потреб. Зважаючи на те, що в царській Росії цей процес, окрім військової сфери, транспорту та зв'язку, взагалі не регулювався, то навіть саме намагання уряду взяти його під контроль у всеосяжному масштабі вже було прогресивним кроком. А обраний спосіб для здійснення цього регулювання цілком відповідав політико-економічній доктрині нової влади. Упровадити ж в Україні його було доволі просто, підпорядкувавши ХЕМЗ, що виробляв близько 80 % усієї республіканської електромашинобудівної продукції, центральному уряду в Москві. Решта місцевих профільних підприємств залишилися в підпорядкуванні українському уряду, з метою заповнення на регіональному рівні тих ніш номенклатури та обсягів продукції, які, з будь-яких причин, не змогли забезпечити або ХЕМЗ, або інше відповідно орієнтоване велике соціально-економічне підприємство поза межами республіки.

Проте дана схема була вдалою лише теоретично, оскільки не враховувала а ні вже існуючий ефективний порядок забезпечення відповідних потреб військової сфери, транспорту та зв'язку, а ні темпи розвитку електротехніки як науки, а ні відсутність у республіканської влади достатніх коштів для інвестицій в електромашинобудівну галузь, а ні відносно низький рівень обізнаності українського суспільства на електриці в цілому, а ні брак наукового забезпечення в секторі виробництва електричних машин. Таким чином, первісно обраний порядок керування українським електромашинобудуванням дав збій відразу ж після його запровадження – місцевим раднаргоспам УСРР стало не під силу дотувати всі відповідні підприємства в умовах тривалих промислової, паливної та продовольчої криз. У результаті цього, заводи були або віддані тим союзним відомствам, які мали достатні дотаційні ресурси і яким дані підприємства постачали свою продукцію, або здані в оренду місцевим приватним чи кооперативним структурам. Союзний же уряд був вимушений організувати ДЕТ, на який, поряд з координацією виробництва продукції союзними заводами, покладалися налагодження централізованого наукового забезпечення галузі з одночасним започаткуванням процесу складання єдиних технічних вимог для радянських електричних машин, а також популяризація електрики в межах всієї країни.

Створення ДЕТу в умовах «нової економічної політики» мало великі позитивні наслідки для розвитку електромашинобудування в Україні. З цього часу, не лише великі союзні підприємства, а й менш потужні галузеві та дрібні приватні майстерні почали отримувати якісне наукове забезпечення у вигляді науково-технічної інформації від провідних іноземних фірм та відповідного бюро тресту. Набули більшого поширення навчальні дисципліни з електрики в закладах фабрично-заводського учнівства та у вишах, активізувалася пропаганда електрики, як сучасного ефективного виду енергії, серед усіх верств населення. Зростання науково-технічного рівня електричних машин та суспільної обізнаності на електриці, позитивні зрушення в роботі індустрії та наявність гнучкого зв'язку між користувачами і виробниками, що забезпечувався мережею приватних комерційно-промислових підприємств, дозволили домогтися потрібного виробничо-споживчого балансу на внутрішньодержавному ринку електромеханіки. Іншими словами, суспільна потреба в електричних машинах почала збільшуватися спочатку до можливостей галузі щодо її задоволення, а потім – пропорційно зростанню цих можливостей. Дана ситуація сприяла інтенсифікації розвитку електромашинобудівного сектору і була розцінена урядом як позитивний результат запровадженого способу управління галуззю. Проте при цьому не враховувався бурхливий розвиток електротехнічної науки, що об'єктивно привів до можливості створення найширшої гами електричних машин із спеціальними (специфічними) вимогами до них. У сукупності із зростаючою суспільною обізнаністю на електриці, даний чинник сприяв надзвичайному розгалуженню в країні сфер застосування спеціалізованого електромеханічного обладнання та відповідно змінив структуру попиту на нього. Нехтування цим фактором вплинуло на те, що уряд, натхнений отриманим досягненням на ниві централізації управління, замість формування електромашинобудівних підгалузей у межах адміністративно виділених профільних секторів індустрії, вдався до подальшої концентрації керівних важелів у єдиному органі. Як наслідок, розвиток сфери виробництва електричних машин почав гальмувати, оскільки єдині загальні установи із наукового забезпечення та організації виробництва переставали встигати за кон'юнктурою споживчого середовища, що змінювалася на стільки ж швидко, на скільки стрімко розвивалася електротехнічна наука.

Слід зауважити, що наведену вище хибу радянській уряд почав виправляти вже на початку 1930-х років, але в межах однієї країни для достатньо молодих наукоємних галузей, що стрімко розвиваються, кількарічне гальмування темпів науково-технічного прогресу приводить до значного відставання від загальносвітового рівня відповідних досягнень. Зважаючи на те, що вітчизняне електромашинобудування наприкінці 1920-х років лише впритул наблизилося до останнього, організаційні вади початку 1930-х років відновили практично до дореволюційного показника ступень запізнення науково-технічного розвитку радянської галузі в зрівнянні з

аналогічними секторами народногосподарських комплексів провідних країн світу. Це відставання уряд намагався компенсувати розширенням практики впровадження у виробництво запозичених за рубежом розробок, проте йому не вдалося охопити в такий спосіб усі сфери застосування електричних машин. Причиною цьому стала ліквідація наприкінці 1920-х – на початку 1930-х років інституції приватної власності, а разом з тим – і того прошарку в досліджуваній галузі, що забезпечував власними товарами та послугами (нехай не досконало, але все-таки у достатньо великому обсязі) попит на електромеханічні вироби широкого вжитку і, головне, – прямий (хоч, у залежності від секторальної специфіки, і неоднаково міцний) зв'язок між виробниками електромашинобудівної продукції та її користувачами в усіх сферах суспільного життя, окрім оборонної.

Повністю перебравши на себе виробництво та розподіл продукції, держава була вимушена створювати нові відповідні організаційні структури, що в умовах адміністративної системи управління стали додатковою і дуже слабо економічно вмотивованою ланкою зв'язку між сферами виготовлення та споживання електричних машин. У результаті, оперативність цього зв'язку катастрофічно впала, а отже – утворився ще один негативний чинник впливу на швидкість реакції галузевих управлінських структур на кон'юнктуру споживчого середовища, який закріпив вади попередньо розглянутого. Через постійне збільшення розриву між зростаючими суспільними вимогами до кількісно-якісних параметрів пропонованої вітчизняним електромашинобудуванням продукції та можливістю галузі задовольняти ці вимоги по всім напрямам їх виникнення, у другій половині 1930-х років уряд став перед проблемою неспроможності одночасного рівноцінного забезпечення відповідною технікою всіх сфер застосування електричних машин. Тому, з 1937 р. в Україні розпочався процес концентрації на підприємствах-виробниках основного валу електричних машин тієї номенклатури продукції, що мала або оборонний характер, або призначалася для інших підприємств-виробників основного валу технічних засобів у решті секторів народногосподарського комплексу країни. Ринок же електромеханіки широкого вжитку поступово перекладався на малопотужні підприємства НККГ УРСР, які априорі не могли задовольнити споживчі потреби. Із загостренням зовнішньополітичної ситуації у 1939 р., цей процес прискорився, а в 1940 р. – завершився переводом основних українських електромашинобудівних потужностей, по суті, на воєнний стан. Дані події показали, що незважаючи на низку організаційних змін в управлінні вітчизняним електромашинобудуванням упродовж досліджуваного періоду, з точки зору виробничо-споживчого балансу, до початку II Світової війни галузь, де-факто, виявилася спроможною задовольняти відповідні суспільні потреби в тому ж ступені, як і в канун I Світової війни.

Таким чином, з усіх видів організаційних структур системи управління українським електромашинобудуванням, існуючих протягом

1922–1941 рр., найбільш ефективною виявилася та, що була застосована в період 1925–1929 рр. Але, по-перше, вона найменш відповідала первісній концепції централізованого керування галуззю, а по-друге, її застосування все одно не дало очікуваного результату в повному обсязі. На цьому напрямі науково-технічного прогресу країна не набула лідируючих позицій і продовжувала йти у фарватері провідних держав світу, зберігаючи кількадесятирічне відставання від останніх за рівнем електрифікації суспільства. Отже, як ми бачимо, діяльність радянських державних інституцій на розвиток українського електромашинобудування була найнеефективнішою при формуванні сприятливого споживчого середовища та створенні умов для вільного долучання вітчизняних спеціалістів до відповідних світових знань. Перебирання ж урядом на себе функцій виробника та розподільника електричних машин з директивною формою їх здійснення завжди ставало деструктивним моментом в процесі організації ефективного розвитку галузі, зростаючим прямо пропорційно ступеню концентрації адміністративних повноважень.

Література

1. Гринчуцький В. І. Промислові трести України в 20-ті роки / В. І. Гринчуцький. – К.: Наукова думка, 1997. – 179 с.
2. Нестеренко О. О. Розвиток промисловості на Україні / О. О. Нестеренко. – К.: Видавництво АН УРСР, 1962. – Ч. 3: Промисловість України в період будівництва соціалізму і комунізму. – 1962. – 580 с.
3. Мартинюк Ф. М. Машинобудування Української РСР в період соціалістичної індустріалізації / Ф. М. Мартинюк. – К.: «Видавництво Київського державного університету ім. Т. Г. Шевченка», 1958. – 101 с.
4. Бабій Б. М. Українська радянська держава в період відбудови народного господарства (1921–1925 рр.) / Б. М. Бабій. – К.: Видавництво АН УРСР, 1961. – 384 с.
5. Очерк истории Харьковского электромеханического завода / [В. В. Суздальцев, А. Е. Кучер, Б. М. Щербаненко и др.]; под. ред. А. А. Вознесенского. – Х.: Прапор, 1965. – Ч. 2: (1918–1964). – 260 с.
6. Sutton A.C. Western Technology and Soviet Economic Development – Stanford, Vol.1: 1917–1930. – 1968; Vol.2: 1930–1945. – 1971.
7. Новиков М. В. Иностранный капитал в советской электротехнической промышленности сильных токов: формы привлечения и результаты использования (1920–1932 гг.): автореф. дис. на соискание научн. степени канд. эконом. наук : 08.00.01 «Экономическая теория» / М. В. Новиков. – Волгоград, 2006. – 26 с.
8. Держархів Харківської області, ф. П-1, оп. 1, спр. 60, 188 арк.
9. Сотин Б. С. Русские электротехнические съезды / Б. С. Сотин, Л. Г. Давыдова // Труды Института истории естествознания и техники. – М. :

Издательство АН СССР, 1959. – Т. 26: История энергетики, электротехники и связи. – С. 3–100.

10. Анненков І. О. Електромашинобудування на українських теренах Росії напередодні революційних потрясінь громадянської війни (1917 р.) / І. О. Анненков. // Історія науки і біографістика. – 2014. – № 2. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/INB_Title_2014_2_2.pdf

11. Управление народным хозяйством СССР 1917–1940 гг. / [М. Ф. Залого, З. К. Звездин, М. И. Кулькова и др.]. – М.: Экономика, 1968. – 238 с.

12. Развитие электропромышленности сильных токов (1922–1927): [Государственный электротехнический трест]. – М.: Промиздат, 1927. – 95 с.

13. Промышленность Украины в 1921 году: [обзор / ред. И. В. Тейтель]. – Х.: Украинский Совет народного хозяйства, 1922. – 200 с.

14. Держархів Харківської обл., ф. Р-4217, оп. 4, спр. 45, 143 арк.

15. Держархів Харківської обл., ф. Р-4217, оп. 4, спр. 27, 91 арк.

16. Держархів Харківської обл., ф. Р-4217, оп. 4, спр. 26, 208 арк.

17. Держархів Харківської обл., ф. Р-4217, оп. 4, спр. 15, 334 арк.

18. Держархів Харківської обл., ф. Р-4217, оп. 4, спр. 22, 35 арк.

19. Держархів Харківської обл., ф. Р-4217, оп. 4, спр. 34, 53 арк.

20. Держархів Харківської обл., ф. Р-4217, оп. 4, спр. 28, 271 арк.

21. Держархів Харківської обл., ф. Р-4217, оп. 4, спр. 7, 67 арк.

22. Держархів Львівської обл., ф. 1028, оп. 1, спр. 28, 19 арк.

23. Держархів Львівської обл., ф. Р-1356, оп. 1, спр. 6, 49 арк.

Анненков И.А. Организационные структуры электромашиностроительной отрасли в Украине в 1922–1941 гг.

В данной научной работе воспроизведены структурные схемы системы управления украинским электромашиностроением с момента вхождения Украины в состав СССР до 1941 г. Проведен их анализ на предмет соответствия поставленным перед отраслью текущим и перспективным задачам. Установлены уровни оптимальности управленческих принципов деятельности организационной составляющей научно-технического потенциала отечественного электромашиностроения в условиях индустриализации страны.

Ключевые слова: электромашиностроение, электрификация, индустриализация, организационная структура, система управления, отрасль, промышленность, трест.

Annenkov I.A. The organizational structure of Electric Machine Industry in the Ukrainian in 1922–1941 years.

This research represents block diagrams of Ukrainian electrical engineering management system from the date of Ukraine entered the USSR until 1941. Carried out analysis for their compliance to current and prospective challenges set by the industry. The research defines the levels of optimal management principles in organizational component of scientific and technical potential of national electrical engineering in the conditions of the country's industrialization.

Keywords: electrical engineering, electrification, industrialization, organizational structure, management system, branch, industry, trust.