



УДК 94(477.7)“1917/1920”

Господаренко О.В., Миколаївський державний аграрний університет

Господаренко Оксана Валеріївна (1976 р.н.). Кандидат історичних наук, доцент кафедри українознавства Миколаївського державного аграрного університету. Тема дослідження: *соціально-економічні аспекти діяльності органів місцевої влади і самоуправління на Півдні України в 1917-1920 рр.*

Розвиток муніципального підприємництва на Півдні України в 1917-1920 роках

На основі документального матеріалу охарактеризовано стан муніципального господарства міст Херсонської губернії в роки української революції 1917-1920 рр., визначено основні причини занепаду комунальних підприємств та основні заходи муніципалітетів, спрямовані на їх підтримку.

On the basis of documentary material the state of municipal economy of cities of the Kherson province in the years of Ukrainian revolution 1917 – 1920 is described, the principal reasons of decline of communal enterprises and basic measures of municipalities are certain, directed on support.

Створення повноцінної системи місцевого самоуправління в Україні неможливе без всебічного вивчення історичного досвіду, накопиченого відповідними органами протягом другої половини XIX – першої половини XX ст. Саме земські та міські органи самоуправління були тією основою, на якій могло б формуватися громадянське суспільство в Україні.

На сучасному етапі в економічному і політичному відношенні відчутно зростає роль міст, що виступають головним джерелом виробничих сил суспільства і важливим компонентом самофінансування регіону. У цьому контексті набуває значення вивчення дорадянського періоду зародження і становлення муніципальної власності як підгрунтя муніципального господарства.

У радянські часи тему органів міського самоуправління і їх діяльності вважали неактуальною. Результатом такого ставлення була нечисленність робіт з цієї проблематики, зокрема з питання муніципальної комунальної власності. Серед небагатьох праць цього періоду потрібно виділити дослідження Л.Веліхова [1]. Автор, спираючись на роботи дореволюційних часів, сформулював загальне вчення про місто, значну увагу приділив міському господарству та фінансам. Хоча на сьогодні кількість праць з історії місцевого самоврядування помітно збільшилась, питання муніципального підприємництва в них

практично не розглядалось, що й спонукало до написання цієї статті.

Міське положення 1870 р. суттєво змінило функції органів міського самоуправління. Відтепер на перший план виступали суто муніципальні питання. Уряд передав проблеми керування міським господарством у руки органів громадського управління. На останні покладалися широка низка питань міського господарства і благоустрою: водопостачання, каналізація, вуличне освітлення, озеленення, спорудження будинків, тротуарів, різних громадських споруд тощо. Крім того, міські думи були зобов'язані піклуватися про загальний добробут городян: забезпечувати населення продуктами; сприяти медичному обслуговуванню населення; надавати допомогу бідним та безпритульним; сприяти поширенню народної освіти, а також здійснювати заходи по розвитку транспортної мережі, місцевої промисловості та торгівлі [2].

Отже, місто було не тільки територіальним середовищем, де найбільше розвивалася промисловість, але також виявляло власну ініціативу, вдаючись до запровадження та експлуатації самотужки підприємств, які отримали назву муніципальних. Кошти для їх організації містам було легше отримати, ніж приватним чи акціонерним компаніям. У разі позики її погашення гарантувалось усім комунальним майном міста, а сплата відсотків забезпечувалася податками. До того ж,

не збільшуючи надмірно витрат на виробництво, муніципалітети мали можливість при однаковій вартості продуктів отримати більш значні прибутки, ніж компанії та збільшити інвентарну вартість комунального майна. Розвиток підприємницької діяльності міст створював альтернативу податковим надходженням і був новим джерелом прибутків, які частково погашали витрати.

Об'єктом муніципалізації були, головним чином, підприємства водопостачання, газопостачання, електропостачання, міський транспорт, тобто галузі господарства, в продуктах чи послугах яких зацікавлена вся міська громада, тому важливим аспектом у діяльності цих підприємств було задоволення споживчого попиту населення. Оскільки він вимагає якості та низьких цін, то відповідно метою громадського управління було виробництво великої кількості продуктів за дешевими цінами. Таким чином, встановлюючи тарифи, муніципалітети враховували вартість послуги, достатньої для покриття витрат, та незначний відсоток прибутку.

Одним з найбільших комунальних підприємств міст були електростанції. Протягом 1916-1918 рр. прибутки муніципальної електростанції Миколаєва становили: в 1916 р. – 431910 руб., 1917 р. – 808450 руб., 1918 р. – 1285893 руб. Чистий прибуток сягнув 99136 руб. у 1916 р., 308450 руб. у 1917 р. Відсотки чистого прибутку відносно капіталовкладень зросли з 29,8% у 1916 р. до 61,7% в 1917 р. Як видно із зазначених цифр, розвиток електростанції приносив до міського бюджету досить великі прибутки.

Незважаючи на високу прибутковість, електростанції потребували модернізації. У 1917 р. міська електростанція переходила з постійного струму на трифазний. На це переобладнання міський кошторис передбачив 56500 руб. [3].

Одним з найважливіших завдань муніципалітету було збереження невисоких цін при порівняно високій якості послуг. Типовим стало явище збільшення тарифних ставок на послуги комунальних підприємств, в тому числі й електростанції.

У січні 1917 р. плата за електрику з урахуванням 50% підвищення становила від 8,5 коп. до 17 коп. за 1 кв/г для промислових підприємств та 40 коп. для інших абонентів. Наприкінці листопада плату за підключення абонентів до мережі підвищили з 30 до 50 руб. [4].

Кошторис прибутків з експлуатації міської електростанції на 1918 р. передбачав абонентську плату в сумі 880780 руб., інших прибутків – 47500 руб., а також відрахування з міського бюджету за електрику для потреб міста (трамвай, водогін, міська лікарня, освітлення муніципальних будинків, вуличне освітлення) – 357613 руб. Так, вартість послуг миколаївської електростан-

ції протягом 1918-1919 рр. зросла в 10-20 разів. Вартість електрики для приватних квартир збільшилася з 1 руб. до 12 руб., для театрів, клубів і кінематографів – з 1 руб. 50 коп. до 30 руб., для готелів і ресторанів – з 2 руб. до 20 руб. [5]. Для економії запасів палива запроваджувалися обмеження при споживанні електроенергії, а саме: відключення клубів, ресторанів, кафе, кондитерських, готелів і мебльованих кімнат після 23-ої вечора, вуличного освітлення після 24-ої; припинення трамвайного руху після 19-ої вечора, в подальшому заміна його кінною тягою; відключення електростанції опівночі.

Восени 1918 р. через нестачу палива місто отримувало електроенергію зі станції заводу “Наваль”. Умови її постачання були вироблені спільно заводоуправлінням і міською управою. Вартість електроенергії для міста становила 40 коп. за кв/г, але місто мало поставляти вугілля заводу не менше, ніж на 2 тижні. Оскільки миколаївські заводи самі переживали фінансову кризу, також було домовлено про погашення суми міського оціночного збору сумами за електроенергію, яку вони відпускали місту [6].

Якщо в Херсоні й Миколаєві електростанції перебували в комунальній власності, то в Одесі вона належала “Станции Одесского общества электричества”, і міське самоуправління мало впливало на її роботу. Протягом 1917-1920 рр. в Одесі декілька разів підвищувались тарифи за електроенергію. “Станция Одесского общества электричества” мала узгоджувати тарифні ставки із самоуправлінням. Тому вводилися нові тарифи тимчасово, як правило, на термін до 3 місяців, з умовою відрахування на користь міста 32 коп. з 1 кв/г [7].

Робота електричних станцій дуже тісно була пов'язана з трамвайним підприємством. До початку Першої світової війни у Миколаєві воно перебувало у власності міста, його становище було дуже важким. Про розвал муніципального трамваю говорив миколаївський міський голова Х.М.Матвеев ще 21 лютого 1917 р. [8]. 19 квітня того ж року на засіданні міської думи було наголошено про падіння прибутковості трамваю [9]. За підрахунками фінансової комісії щорічні збитки трамвайного підприємства за 1917 р. сягнули суми в 360 тис. руб. [10].

Для поліпшення становища трамваю пропонувалось збільшити кількість вагонів (що за режиму економії електроенергії зробити було неможливо), скоротити чисельність особового складу, збільшити тарифні ставки за проїзд та ліквідувати тарифні ділянки. Після ліквідації останніх і запровадження лише двох тарифів за проїзд (ранковий – 10 коп. і вечірній – 20 коп.) сподівались отримати 129 тис. руб. прибутку щомісяця (проти 90 тис. руб.) [11]. У вересні 1917 р. міська дума відмінила тарифні ділянки і

ввела запропонований єдиний тариф за проїзд. Управа зі свого боку пропонувала ввести пересадочні талони по 25 коп. [12]. Згодом тарифні ділянки відновили. У травні 1918 р. підвищили тарифи за проїзд, відтепер вони становили: за проїзд по одній тарифній ділянці – 40 коп., по двом ділянкам на одній лінії або з пересадкою – 50 коп. [13]. Наприкінці весни 1918 р. трамвайний рух у місті взагалі припинився [14]. Восени того ж року трамвай був переведений на кінну тягу, вартість проїзду збільшилася до 60 коп. за простий білет та 80 коп. за пересадочний [15]. Нормальний трамвайний рух у Миколаєві було відновлено лише з 12 жовтня 1919 р. [16].

В Одесі трамвайне підприємство належало “Бельгійському обществу одесских трамваев”, і місто отримувало лише певний відсоток прибутків. За 1917-1920 рр. вартість проїзду зросла з 10 коп. (найдешевший) і 30 коп. (найдорожчий) до 70 коп. і 1 руб. 60 коп. відповідно. Дума дозволяла підвищити вартість проїзду також тимчасово на 4 місяці, з відрахуванням 12% валового прибутку на користь міста [17]. Протягом весни літа 1917 р. обговорювалась справа про муніципалізацію трамваю. Міська управа до складу комісії, яка виробляла умови муніципалізації, запросила двох представників ради робітничих депутатів [18].

Улітку 1919 р. електротрамвайним підвідділом комунального господарства перед виконкомом Одеської ради робітничих депутатів було піднято питання про ліквідацію електричного трамвая [19]. Після встановлення денікінського режиму в Одесі між міським самоуправлінням і трамвайним товариством виник конфлікт. Останнє вимагало від міста сплати 2 млн. руб. за роботу транспорту в радянський період. Дирекція товариства запропонувала управі сплатити 1 млн. 200 тис. руб. з виручки від експлуатації, 800 тис. руб., які залишилися, вважати позикою, яка буде виплачена за рахунок чистого прибутку. Конфлікт залагодили на умовах сплати 800 тис. руб. Бельгійським товариством, а іншої частини – за рахунок міста.

У 1919 р. в Одесі становище трамваю погіршилося настільки, що питання про його майбутню долю обговорювалося на засіданні у генерала Шилінга. В листопаді почали обговорювати питання щодо секвестру трамваю та електростанції. Проведення секвестру могло викликати анулювання договору з Бельгійським товариством, а це у свою чергу – позбавило б місто відрахувань від експлуатації трамваю. Міська управа категорично виступила проти цього, наголосивши, що необхідно лише сприяння урядових властей при забезпеченні палива та інших матеріалів й обладнання. Призупинення концесійних договорів потягне за собою фінансові труднощі, особливо при настанні строку викупу підпри-

ємств містом. Також міське самоуправління втратить можливість контролювати підприємство, що не компенсується участю одного представника міста в діяльності новоствореної компанії.

7 грудня 1919 р. за підписом головноначальствующого Шилінга вийшло розпорядження про секвестр трамвайної та електричної станцій. Керівництво справами цих підприємств доручалося управлінню під керівництвом представника від градоначальника, за участю представників головноначальствующого, міського управління, військового відомства в особі військового коменданта, уповноважених з палива, державного контролю та директорів обох підприємств. 9 грудня це правління отримало асигнувань на 11 млн. руб. [20]. Ці заходи не врятували одеський трамвай, який у січні 1920 р. все ж таки зупинився, лише в деяких місцях пустили конку.

Отже, муніципальні трамвай і електростанції переживали складну економічну кризу. Серед найголовніших причин розвалу цих підприємств можна виділити дві: ненормальне фінансове становище і відсутність у міста необхідних засобів.

До комунальної власності міст належали підприємства комплексу з переробки худоби (бійні та ринки). На 1914 р. такий комплекс у Миколаєві набув завершеної структурної організації. Були створені скотобійні та свинобійні, ринки прийому худоби і коней, телятник, трихіномікроскопічна станція, утилізаційні заводи [21]. Початок світової війни істотно вплинув на діяльність підприємств цього комплексу. Поступово прибутки від них ставали меншими, а витрати, навпаки, зростали. Зниження як загального, так і чистого прибутків спостерігалось ще до початку революційних перетворень.

Підприємства комплексу з переробки худоби надавали такі послуги: забій, користування скотопригінним, возовим і свинячим ринками; збори за простій худоби, невідвезене м'ясо, зважування, за огляд привезеного м'яса; за різку птиці; за користування двором для таврування експортної худоби.

За 1916 р. прибутки за перебування і ночівлю худоби на миколаївському скотопригінному ринку склали 9662 руб. 40 коп. Виходячи з даних 1916 р., після підвищення тарифів у 1917 р. прибуток від роботи скотопригінного ринку мав зрости до 34623 руб. 10 коп. [22]. Чергове підвищення відбулось у 1918 р. і збільшило суму прибутків до 45 тис. руб. Також були збільшені ставки на міських бійнях. В нові тарифи входив збір для будівництва нових боєнь [23].

Тарифні ціни за послуги на муніципальних підприємствах комплексу з переробки худоби в Одесі протягом 1918-1919 рр. зросли від 3 до 15 разів і мали тимчасовий характер. Але навіть таке збільшення не покривало витрат на утримання цих підприємств.

Наведені факти свідчать про досить значний розвиток муніципальної промисловості, що займалася переробкою худоби. Прагнення досягти найвищої рентабельності та прибутковості зумовили створення до початку Першої світової війни комплексного виробництва із замкнутим циклом, що надавало можливість організувати повну переробку худоби. Такий характер виробництва створив умови, за якими міське самоуправління, впливаючи на цінову політику в регіоні, намагалося досягти зниження цін на м'ясопродукти. Проте, треба відзначити, що форми розвитку цієї галузі в Одесі, Миколаєві та Херсоні були неоднакові. Так, фіксовані такси на м'ясопродукти і послуги муніципальних боєнь, що практикувалися в Херсоні й Миколаєві, розцінювалися одеськими органами самоуправління як певний гальмуючий фактор ринкових відносин і не забезпечували умов конкуренції.

Значну категорію муніципальної власності становило нерухоме майно (будинки, торгові місця та інше), яке місто віддавало в оренду. Найбільше прибутків міста отримували від оренди торгових місць і лавок на муніципальних ринках. Наприклад, в Одесі протягом 1918 р. торговим відділенням при міській управі було здано в оренду близько 13 тис. місць і лавок під різного виду торгівлю. Більшість місць, зазвичай, здавалися з торгів, які проводились управами. В 1917-1920 рр. значний відсоток торговельних місць винаймався з метою передачі їх у суборенду за більш високу ціну. Задля припинення таких випадків, одеською управою було прийнято рішення про зняття 10% орендної плати на користь міста при передачі права оренди іншому. Аналогічний збір пропонували стягувати з власників трактирних закладів при проведенні подібної комерційної операції. Від віддачі в оренду торгових місць і експлуатації міських споруд на ринках місто мало прибуток в 1,5 млн. руб. На жаль, щорічно їх прибутковість знижувалась, оскільки зростали витрати на поточний ремонт [24].

У Миколаєві контракти і договори на оренду муніципальних лавок і місць на ринках підписувалися на трирічний термін (з 1.01.1917 р. до 1.01.1920 р.) за затвердженими думою окладами. Весною 1918 р. частина міського ринку згоріла. Колишні орендарі виявили розуміння ситуації, в якій опинилася міська влада, і запропонували фінансову допомогу при наданні їм пільгових умов. Зокрема, від Котляревського (орендував міські ваги і міри) надійшло 25 тис. руб. з умовою, що ця сума буде вважатися 10-тирічною орендною платою, а він, у свою чергу, матиме змогу передати право оренди іншому [25].

На початку 1919 р. міське самоуправління в Миколаєві виробило нові ставки, вищі за попе-

редні від 5 до 7 разів. Це дало змогу збільшити прибуток лише з Привізного ринку до 846250 руб. (тоді як за старими ставками він становив 213850 руб.) [26].

Намагаючись розширити категорію міської власності, в 1918 р. в Миколаєві міською думою були муніципалізовані приватні готелі. Першим у власність міста перейшов "Великий Московський готель". За підрахунками міської фінансової комісії витрати на його утримання становили близько 30 тис. руб., а прибутки лише з готельних номерів сягнуть суми в 55 тис., не враховуючи прибутків з ресторану і шахового клубу, які розташовувалися на нижньому поверсі. Також до муніципалізації пропонувалися готелі "Лондонський", "Центральний", "Гранд-Отель". Прогнозований прибуток з готелю "Лондонський" становив 70 тис. руб. при значному зниженні цін, а витрати – близько 41 тис. руб. [27]. В Одесі ж мова йшла спочатку лише про контроль міста над прибутками власників готелів з метою здешевлення цін на номери, згодом – про соціалізацію. Така пропозиція надійшла від службовців місцевих готелів. В лютому 1918 р. ними було соціалізовано готель "Брістоль" [28]. Треба зауважити, що тенденція до муніципалізації (чи соціалізації) готелів мала підтримку лише в період радянської влади в тому чи іншому регіоні губернії.

Підводячи підсумки діяльності місцевих органів влади в галузі промисловості та комунального господарства, можна дійти таких висновків. Місто продовжувало виявляти підприємницьку ініціативу, вдаючись до запровадження та експлуатації власними силами підприємств. Такий вид діяльності створював альтернативу податковим надходженням і був джерелом інших прибутків. Динаміка розвитку підприємств в містах Півдня України була різною, хоча й мала спільні риси. В роки національно-визвольних змагань їх становище погіршилося через ряд причин, в першу чергу, через паливну кризу. Відсутність палива обмежувала вироблення електроенергії, це, у свою чергу, впливало на роботу інших комунальних господарств, які споживають її, а саме трамваю, пекарень, боєнь, а також приватних закладів. Наслідком ставало зменшення прибутків від усіх комунальних підприємств.

Форми розвитку комунальної власності також мали різницю. Наприклад, трамвайне підприємство в Миколаєві було комунальним, в Одесі – ні. Одеське самоуправління лише спостерігало за діяльністю акціонерного товариства і слідкувало, щоб його послуги задовольняли громаду міста, а також отримувало відсотки від прибутків.

Література

1. Велихов Л. Основы городского хозяйства. – М.; Л., Гос. изд-во, 1928. – 468 с.
2. Городовое положение 16 июля 1870 г. // Полное собрание законов Российской империи. – СПб: тип. II отд. Е.И.В. канцелярии, 1873. – Собр. 2. – Т. 45. – Отд. 1. – № 48498.
3. Державний архів Миколаївської області (далі – ДАМО), ф. 216, оп. 3, спр. 2, арк. 83-85; спр. 3 арк. 17 зв.
4. Там само, спр. 4, арк. 63в-7.
5. Там само, спр. 8, арк. 48зв-49; ф. 222, оп. 1, спр. 1826, арк. 222-224; ф. 216, оп. 1, спр. 1877, арк. 68.
6. Там само, ф. 216, оп. 3, спр. 10, арк. 75, 102 зв; спр. 11, арк. 3, 43 зв-44, 81зв-82; спр. 12, арк. 44 зв; Трудовая газета. – 1918. – 21 ноября.
7. Державний архів Одеської області (далі – ДАОО), ф. 16, оп. 94, спр. 718, арк. 205-205 зв; оп. 125, спр. 374, арк. 37зв-38зв.
8. Николаевская газета. – 1917. – 23 февраля.
9. ДАМО, ф. 216, оп. 3, спр. 5, арк. 70.
10. Там само, ф. 222, оп. 1, спр. 1804, арк. 58-59.
11. Там само, ф. 216, оп. 3, спр. 3, арк. 113зв-114зв; ф. 222, оп. 3, спр. 2, арк. 58-59.
12. Там само, ф. 222, оп. 1, спр. 1804, арк. 125.
13. Там само, спр. 1826, арк. 38.
14. Там само, арк. 39.
15. Там само, оп. 3, спр. 10, арк. 1зв, 10.
16. Николаевский день. – 1919. – 25 сентября.
17. ДАОО, ф. 16, оп. 94, спр. 718, арк. 12, 222 зв; оп. 124, ч. 1, спр. 8807, арк. 5; оп. 125, спр. 374, арк. 41-42
18. Там само, ф. Р-3829, оп. 1, спр. 14, арк. 5, 19, 51.
19. Известия Одесского Совета рабочих депутатов и представителей армии и флота, 1919. – 15 июля.
20. Одесские новости, 1919. – 28 ноября, 30 ноября, 8 декабря, 10 декабря.
21. Цибуленко Л.О. Становлення муніципального скотопереробного виробництва у містах: Одесі, Миколаєві та Херсоні у кінці ХІХ – на початку ХХ ст. // Південний архів: Зб. наук. праць (історичні науки). – Вип. І. – Херсон, 1999. – С. 112.
22. ДАМО, ф. 222, оп. 1, спр. 1804, арк. 317-318.
23. Там само, оп. 3, спр. 6, арк. 80-81.
24. ДАОО, ф. 16, оп. 94, спр. 770, арк. 5, 9.
25. ДАМО, ф. 216, оп. 1, спр. 3801, арк. 156; ф. 222, оп. 1, спр. 1826, арк. 86.
26. Там само, ф. 216, оп. 3, спр. 2, арк. 73; спр. 15, арк. 17, 89.
27. Там само, спр. 8, арк. 79-80, 113.
28. Маленький одесский листок. – 1918. – 30 января.

Надійшла до редколегії 18.10.2006 р.