

УДК 94:330.8(470.54)

В. В. Запарий

*Институт истории и археологии УрО РАН (Екатеринбург, Россия),
e-mail: pantera.zap@gmail.com*

Модернизация городской инфраструктуры Екатеринбурга – Свердловска в 1923–1930 гг.

Аннотация

Введение. В статье исследуется процесс формирования и модернизации коммунальной инфраструктуры Екатеринбурга – Свердловска в период новой экономической политики (НЭПа). Показаны основные механизмы развития городского хозяйства в условиях восстановительного роста и массового притока населения в город. Превращение Екатеринбурга в Свердловск – административный и политический центр Уральской области – открыло для него возможности концентрировать внутри себя ресурсы местного сообщества и привлекать государственное финансирование. Использование ограниченно-рыночных механизмов НЭПа позволило Свердловскому горсовету осуществлять крупные инфраструктурные проекты в условиях умеренного софинансирования в лице государства.

Результаты и обсуждение. Несмотря на большое количество публикаций краеведческого характера, комплексного изучения процессов модернизации городской инфраструктуры Свердловска в период НЭПа не проводилось. Работа анализирует создание и модернизацию наиболее важных отраслей городской инфраструктуры: электроэнергетики, транспорта, строительства, водопровода и канализации. Отмена принудительных механизмов управления и разрешение частной инициативы в торговле и мелкой промышленности вызвали бурный рост экономики города и его населения. Статус Свердловска как административного и политического центра Уральской области укрепил финансовое благополучие города. Свердловский горсовет получал крупные займы в подконтрольной государству банковской системе для развития капитального строительства и развития городской инфраструктуры. К концу 1920-х гг. в Свердловске были созданы основные элементы современной городской инфраструктуры: появились водопровод, канализация, автобусный транспорт и началось сооружение трамвайной системы. В целях регулирования хозяйственной деятельности и для управления городским имуществом на рыночных условиях при Свердловском горсовете было создано коммунальное предприятие – комхоз.

Заключение. Модернизация городской инфраструктуры Свердловска в 1923–1930 гг. происходила в основном силами местного сообщества. При активном привлечении местного акционерного капитала и займов в разрешенных государством банках в период НЭПа в городе началось успешное формирование современной городской инфраструктуры. Курс на развитие ускоренной индустриализации СССР путем опережающего роста государственного сектора экономики привел к постепенному сворачиванию частной инициативы на местах в 1929–1930 гг.

Ключевые слова: Екатеринбург, Свердловск, новая экономическая политика, городская инфраструктура, модернизация, Советский Урал.

Для цитирования: Запарий В. В. Модернизация городской инфраструктуры Екатеринбурга – Свердловска в 1923–1930 гг. // Экономическая история. 2023. Т. 19, № 4. С. 328–337. DOI: 10.15507/2409-630X.063.019.202304.328-337.

Благодарности: Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 23-28-01530, <https://rscf.ru/project/23-28-01530/>.

Vasily V. Zapary

*Institute of History and Archeology, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences
(Ekaterinburg, Russia), e-mail: pantera.zap@gmail.com*

Modernization of the Urban Infrastructure of Ekaterinburg – Sverdlovsk in 1923–1930

Abstract

Introduction. The article examines the process of formation and modernization of the urban infrastructure of Ekaterinburg – Sverdlovsk during the period of the New Economic Policy (NEP). The main mechanisms for the development of the urban economy are shown in conditions of regenerative growth of economics and a rapid increase of city's population. The transformation of Ekaterinburg into Sverdlovsk, the administrative and political center of the Ural region, opened up opportunities to concentrate in it the local community resources and attract government funding. Using of limited market mechanisms of the NEP allowed the Sverdlovsk City Council to develop large infrastructure projects in conditions of moderate co-financing from the state.

Results. Despite the large number of publications on local history, a comprehensive study of the processes of modernization of the urban infrastructure of Sverdlovsk during the NEP period was not carried out. The work analyzes the modernization of the most important sectors of urban infrastructure: electricity, transport, construction, water supply and sewerage. The abolition of command management mechanisms and the permission of private initiative in trade and small industry caused rapid growth in the city's economy and its population. Sverdlovsk's status as an administrative and political center of the Ural region strengthened the financial well-being of the city. The Sverdlovsk City Council received large loans from the state-controlled banking system for the development of capital construction and the development of urban infrastructure. By the end of the 1920s in Sverdlovsk, the main elements of modern urban infrastructure were created, water supply, sewerage, bus transit was built, and the construction of a tram system began. In order of regulation of economic activity and city's property management on market conditions, a communal enterprise was created under the Sverdlovsk City Council – called *Komkhoz*.

Conclusion. Modernization of the urban infrastructure of Sverdlovsk in 1923–1930 occurred mainly through the efforts of the local community. With the active attraction of local equity capital and loans from state-sanctioned banks, during the NEP period the city began the successful formation of a modern urban infrastructure. The course towards the development of forced industrialization of the USSR through accelerated growth of the public sector of the economy led to the gradual curtailment of private initiative on the ground in 1929–1930.

Keywords: Ekaterinburg, Sverdlovsk, New Economic Policy, urban infrastructure, modernization, Soviet Urals.

For citation: Zapary V. V. Modernization of the Urban Infrastructure of Ekaterinburg – Sverdlovsk in 1923–1930. *Ekonomicheskaya istoriya* = Russian Journal of Economic History. 2023; 19(4): 327–337. (In Russ.). DOI: 10.15507/2409-630X.063.019.202304.328-337.

Acknowledgements: The research was carried out at the expense of a grant from the Russian Science Foundation № 23-28-01530, <https://rscf.ru/project/23-28-01530/>.

Введение

К концу первого десятилетия XX в. Екатеринбург уже являлся крупным промышленным и торговым центром на Урале, экономически уступая лишь Перми – губернскому центру. Екатеринбург имел достаточно развитую городскую инфраструктуру, включая электрическую и телефонную станции, каменный вокзал, и являлся крупным железнодорожным уз-

лом. Экономика города характеризовалась многоукладностью, сочетая в себе крупные предприятия фабрично-заводского типа (частные и государственные) и многочисленные кустарные мастерские. В период Гражданской войны и политики военного коммунизма экономике города был нанесен значительный урон, большинство крупных предприятий не работало, а социальная инфраструктура пришла в упадок.

Начиная с 1921 г. на Урале приступили к реализации новой экономической политики (НЭПа), направленной на развитие и поддержку частной инициативы и кооперации в мелкотоварном производстве, торговле и бытовом обслуживании при сохранении доминирования государства в тяжелой промышленности и финансовой сфере. Основные направления реализации НЭПа, в том числе на Урале, нашли отражение в историографии¹ [1–3]. Жесткое регулирование экономики, характерное для периода Гражданской войны, было отменено. Новая экономическая политика создала возможности для формирования на местном уровне полных хозяйственных органов, ответственных перед городскими советами. Финансовая реформа 1922–1924 гг. открыла путь к развитию контролируемой государством банковской системы, что, в свою очередь, позволило местным сообществам привлекать заемные деньги для развития экономики и реализации инфраструктурных проектов.

Получение Екатеринбургом статуса административного и политического центра Уральской области в 1923 г. открыло для него большие перспективы развития собственной промышленности и городской инфраструктуры, сделав его привлекательным для трудовой миграции. Концентрация в Екатеринбурге управленческой номенклатуры и партийных органов, а также стремление размежеваться с его до-революционным прошлым нашли отражение в факте переименования: с 6 ноября 1924 г. город стал называться в честь авторитетного деятеля большевистской партии Я. М. Свердлова. С 1923 по 1928 г. происходили успешное восстановление экономики и модернизация городской инфраструктуры.

Результаты и обсуждение

Отмена чрезвычайных мер управления экономикой в ходе реализации НЭПа поло-

жительно сказалась на состоянии местного хозяйства. Уже в 1924 г. валовый объем продукции промышленных предприятий Екатеринбурга – Свердловска достиг 4/5 от уровня 1913 г. Восстановление экономики города в период НЭПа привело к активному росту населения Екатеринбурга – Свердловска. Так, если в 1923 г. в Екатеринбурге проживало 93 413 чел., то, согласно данным переписи 1926 г., – уже 131 669 чел. По состоянию на 1 января 1929 г. в Свердловске и его окрестностях (без учета населения Уктуса и Шарташа) было зарегистрировано 148 836 чел. Эти данные подчеркивают высокую скорость увеличения городского населения Свердловска. Среднегодовой темп прироста населения в 1925–1929 гг. составил 8,9 %, причем фактор естественного прироста составлял не более трети от общего числа прибывших. В период НЭПа преобладающей возрастной группой населения Свердловска стали лица от 25 до 39 лет, что в полной мере отражает тенденции ускоренного прироста числа горожан за счет трудовой миграции².

Ускоренный рост населения города вызвал необходимость дальнейшего развития городской коммунальной инфраструктуры (возведение новых жилых домов и общественных сооружений, проведение благоустройства общественных территорий, развитие электросетей, городского транспорта, системы водопровода и канализации). Модернизация городской инфраструктуры стала одним из основных направлений деятельности Свердловского горсовета в период НЭПа.

Модернизация городской инфраструктуры в XX в. в значительной степени зависела от обеспеченности населенного пункта электроэнергией. Отметим, что старт электрификации Екатеринбурга был дан еще в 1895 г., когда состоялся запуск первой городской электростанции «Товарищества электрического освещения Андрей Елты-

¹ См.: НЭП: экономические, политические и социокультурные аспекты. М., 2006.

² См.: Свердловск: справ.-путеводитель на 1929–1930 гг. / под ред. Свердл. окр. стат. отд. Свердловск, 1929. С. 29–34.

шев и Ко» номинальной мощностью 80 кВт. Спрос на электроэнергию рос очень быстро, и уже в 1897 г. электростанция была выкуплена Центральным электрическим обществом в Москве, в результате чего удалось провести успешную модернизацию оборудования станции. К началу Первой мировой войны суммарная мощность Екатеринбургской электростанции достигла 1 175 кВт. После завершения Гражданской войны, в 1922 г., на пятую годовщину Октября, электростанция получила название «Луч». До закрытия в 1927 г. электростанция «Луч» находилась в ведении Правления объединенных электропромышленных предприятий Уральской области «Электрокуст» Уральского областного совета народного хозяйства (Правление существовало в 1922–1932 гг.). В 1922–1927 гг. Правление объединяло электростанцию «Луч», электромеханический завод, проектно-монтажное бюро, магазин и склад. «Электрокуст» занимался ремонтом электромоторов и иного электромеханического оборудования, устройством сетей и освещения³.

В 1923 г. для преодоления энергетического дефицита Екатеринбургский горсовет принял решение о строительстве новой, значительно более мощной электростанции. Строительство станции было согласовано с реализацией амбициозного Государственного плана развития электроэнергетической отрасли Советской России (ГОЭЛРО) и осуществлялось за счет привлечения финансовых инструментов кредитования. В 1923 г. с целью финансирования постройки и дальнейшей коммерческой эксплуатации нового энергетического объекта в Екатеринбурге было организовано «Акционерное общество Екатеринбургской электрической станции», в состав учредителей которого, помимо Горсовета, вошли: Уралоблисполком, Главэлектро ВСНХ, Екатеринбургский горнозаводский трест («Гор-

мет»), Уральский горнозаводский синдикат («Уралмет»), Управление Пермской железной дороги⁴. Станция должна была обеспечить электрической энергией население Екатеринбурга и его ближайших пригородов. Для строительства электростанции был выбран Большой Конный полуостров на берегу Верх-Исетского пруда. Бессменным председателем правления акционерного общества в 1923–1930 гг. являлся Исаак Абрамович Канторович. В 1923–1924 г. Акционерное общество Екатеринбургской электрической станции смогло привлечь на цели ее строительства сумму в 2 млн руб. В целом же 78,7 % общих вложений капитала осуществлялось силами местного общества и только 21,3 % (до 1 млн руб.) было субсидировано непосредственно государством. К 1 января 1928 г. на цели строительства электростанции Акционерное общество Свердловской электростанции привлекло 4 612 000 руб., из которых вклад Горсовета составил 1 047 000 руб.⁵

Фундамент здания электростанции был заложен 8 июня 1924 г., а в феврале 1927 г. состоялось ее подключение к городской сети. Станция получила название «Свердловская государственная районная электростанция (СГРЭС) им. А. И. Рыкова», а проектная мощность генерации двух ее блоков составила 11 тыс. кВт. Открытие СГРЭС позволило преодолеть дефицит электроэнергии в Свердловске и привело к снижению расценок на нее для потребителя (цензовая промышленность, кооперация и домохозяйства). Значительно увеличилось количество потребителей электроэнергии: если в 1926 г. в городе насчитывалось 3 553 абонента, снабжаемых электростанцией «Луч», то в 1928 г. электростанция им. А. И. Рыкова обслуживала уже 5 683 потребителя. Значительно возросло количество электроэнергии, потребляемой для промышленных нужд, в частности для при-

³ См.: Екатеринбург – столица Урала: справ.-путеводитель / авт.-сост. В. М. Быков. Екатеринбург, 1924. С. 164.

⁴ Там же. С. 165–166.

⁵ См.: Свердловск: справ.-путеводитель на 1929–1930 гг. С. 63–65.

вода электродвигателей. Количество энергии от общего объема генерации, используемой для привода электродвигателей, возросло в 8 раз – с 1 006 кВт•ч (1926 г.) до 8 280 кВт•ч в 1928 г. Рост числа абонентов и потребления ими электроэнергии привел к снижению стоимости 1 кВт•ч электроэнергии в среднем на 18,4 % (стоимость освещения квартир в среднем снизилась на 20 %, а питание электродвигателей подешевело на 37 %)⁶.

Производство электроэнергии в Свердловске выросло почти в 4 раза (с 3 190 кВт•ч в 1926 г. до 11 580 кВт•ч в 1928 г.), формируя благоприятные условия для дальнейшего развития Свердловска как экономического центра Уральской области. После того как А. И. Рыков был объявлен врагом народа, станция была переименована в ТЭС имени В. В. Куйбышева. Повышение уровня электрификации города, достигнутое к началу первой пятилетки, выразилось и в увеличении протяженности городских электрических сетей. С 1921 по 1928 г. средняя протяженность электросетей Свердловска – Екатеринбурга увеличилась в 4 раза – с 50 до 200 км⁷. Достигнутый к концу 1920-х гг. уровень электрификации города позволил обеспечить электроэнергией строительство Уралмашзавода, которое началось в 1928 г.

Быстрый рост населения Свердловска, связанный с приобретением им статуса административного центра Уральской области, обострил проблему организации водоснабжения и удаления нечистот. В 1924 г. Свердловский горсовет приступил к строительству централизованной водопроводной системы. До этого город снабжался водой традиционным образом – с помощью индивидуальных водозовов, доставлявших питьевую воду домохозяйствам из нескольких крупных благоустроенных источников в городской черте (Малаховский ключ, Ново-Тихвинский монастырь в Зеленой

роще) и колодцев. Проведенные по заказу Горсовета изыскания вблизи городской черты выявили удобное залегание водоносных пластов в районе Большого Конного полуострова, на берегах Верх-Исетского пруда. Первая очередь водопроводной системы была запущена в декабре 1925 г. и состояла из четырех скважин, которые снабжали водой 14 водоразборных будок. Из этих будок население самостоятельно разбирало свежую питьевую воду в свои дома. Подключение индивидуальных домохозяйств к системе практически не осуществлялось в силу ее относительной маломощности. Построенная в районе Большого Конного полуострова водозаборная система включала насосные установки, водонапорную башню и фильтровальную станцию с вертикальными отстойниками. Вода подавалась только в светлое время суток, для нужд жителей, по трубам протяженностью 16,5 версты (около 17 км), из расчета 100 тыс. ведер в день⁸.

Если в 1925–1926 гг. водопровод обслуживал в основном потребности жителей поселка Верх-Исетского завода, то к 1927 г. вода дошла и в центральные районы Свердловска. По данным за 1928 г., общая протяженность труб Свердловского водопровода составила около 63 км, а его суточная производительность возросла до 170 тыс. ведер воды в день. Подавляющая часть домохозяйств снабжались, как и прежде, из городских водоразборных будок, количество которых увеличилось до 35, и лишь 465 абонентов имели прямое подсоединение к трубопроводной системе. Всего за 1925–1928 гг. на строительство водопроводной системы Свердловским горсоветом было потрачено около 3 млн руб., из которых около 1/3 было привлечено организациями и предприятиями города, в том числе в виде займов.

Строительство водопроводной системы в Свердловске значительно улучшило снабжение питьевой водой основной мас-

⁶ См.: Свердловск: справ.-путеводитель на 1929–1930 гг. С. 64–65.

⁷ Там же. С. 65.

⁸ См.: Там же. С. 65–66.

сы населения, однако ориентированность на общественные водоразборные будки не давала должного комфорта в потреблении (о горячей воде речь не шла) и не ликвидировала в должной мере бытовую неустроенность. К началу первой пятилетки водопроводная система Свердловска не обеспечивала удобную доставку воды потребителям, их число было ограничено, а необходимость выплаты процентов по банковским ссудам воспрещала возможность снижения тарифов для населения. Тем не менее водопроводная вода обходилась горожанам значительно дешевле, чем поставляемая водовозами. Так, цена 1 килолитра (1 000 л) воды для общественного водоразбора устанавливалась в размере 30 коп., а для потребителей в квартирах – на уровне 40 коп.; при этом цена 1 килолитра воды при доставке водовозами оценивалась в 3 руб. 50 коп.⁹

В середине 1920-х гг. в Свердловске началось строительство многоквартирных жилых каменных домов и многоэтажных общественных сооружений, которые стали менять облик города (дома Горсовета, Центральная гостиница, Управление Свердловской железной дороги)¹⁰. Увеличение плотности проживания в таких домах потребовало решения вопроса удаления нечистот, создания централизованной городской канализации. В 1925–1926 гг. начались изыскательские работы и разработка технического проекта городской канализации, а в 1927–1928 гг. – ее сооружение. К 1929 г. были построены 4 км сточных коллекторов и временные очистные сооружения на берегу р. Исеть, по ул. Загвоздкина (сейчас ул. Горького). На подготовительные и строительные работы по первому этапу создания городской канализации Свердловским горсоветом было потрачено 850 тыс. руб. В 1929 г. началось

строительство капитальных аэрационных сооружений в районе Нижне-Исетского пруда. Официальный пуск центральной городской канализации Свердловска произошел в 1930 г., а общий объем капиталовложений на строительство оценивался местными властями в 6 млн 400 тыс. руб.¹¹ Строительство центральной канализации Свердловска можно считать большим прорывом в развитии его городской инфраструктуры. Несмотря на то что мощность коллекторов Свердловской канализации была ограничена и она в основном обслуживала многоквартирные жилые дома и крупные здания общественного назначения, у города появился ценнейший опыт строительства объектов такого рода. При этом население большого количества индивидуальных малоэтажных домов в отдаленных районах города по-прежнему решало вопрос удаления нечистот традиционным образом, прибегая к услугам ассенизаторов.

Важной вехой в процессе модернизации городской инфраструктуры города стала реорганизация городского транспорта. Рост населения территорий, значительно удаленных относительно исторического центра Свердловска, постоянно снижал эффективность традиционного способа перемещения пассажиров с помощью индивидуального или наемного гужевого транспорта. В 1924 г. в городе началась организация автобусного движения, которое предполагалось осуществлять лишь в летнее время. Регулярное автобусное сообщение в Свердловске было открыто 2 мая 1925 г. и обслуживалось пятью автобусами «Форд»¹². Уже в 1929 г. автобусное предприятие города эксплуатировало до 30 автобусов, преимущественно иностранных производителей. За 1927–1928 гг. автобусным предприятием города было

⁹ См.: Свердловск: справ.-путеводитель на 1929–1930 гг. С. 66.

¹⁰ См.: По Советскому Уралу: путеводитель / авт.-сост.: А. А. Анфиногенов, А. В. Баранов, В. А. Гензель, Е. М. Ляшков. Свердловск, 1930. С. 134–135.

¹¹ См.: Свердловск: справ.-путеводитель на 1929–1930 гг. С. 66–67.

¹² См.: Екатеринбург: энцикл. Екатеринбург, 2002. С. 2.

перевезено 4 млн 861 тыс. чел., было получено 640 тыс. руб. дохода, из которых 120 тыс. руб. составила чистая прибыль¹³. В связи с вводом в эксплуатацию первой ветки трамвайной системы Свердловска в 1929 г. автобусы были переведены на пригородные маршруты.

Создание и развитие трамвайной системы стало для города основным способом решения проблемы внутригородской связности. Появление в 1895 г. первой электростанции Екатеринбурга создало физическую возможность для организации трамвайного движения. Проекты строительства трамвайной системы обсуждались городской думой в 1896, 1910 и 1916 гг., однако найти надежный источник финансирования до революции не удалось. Важным препятствием была нехватка электрической энергии, уходившей полностью на нужды промышленности и освещения города. К середине 1920-х гг., с началом экономического роста в городе и быстрого увеличения численности населения, Горсовет приступил к реализации проекта создания трамвайной системы. Запуск Свердловской районной электростанции им. А. И. Рыкова обеспечил устойчивый резерв генерации мощностей, ликвидировав главное инфраструктурное ограничение на пути к трамвайному движению.

На основе сохранившегося технического проекта 1916 г. сотрудниками Московского государственного электротехнического треста в 1928 г. были выполнены основные проектные работы. С началом 1929 г. Горсовет приступил к строительным работам, а уже 7 ноября был осуществлен пуск первой трамвайной линии по маршруту Свердловск-1 – Цыганская площадь (сейчас Южное депо) общей протяженностью 12 км. В том же году началось сооружение депо, а в здании первой городской

электростанции «Луч» расположилась тяговая подстанция мощностью 600 кВт. Для перевозки пассажиров на первой линии в город прибыло десять моторных вагонов серии X, произведенных на Мытищинском вагоностроительном заводе. На строительство первой ветки Свердловского трамвая, включая сооружение путевой инфраструктуры, депо, тяговой подстанции и закупку вагонов, Горсовет потратил около 1 млн 750 тыс. руб.¹⁴ Торжественный запуск трамвайного сообщения в Свердловске 7 ноября 1929 г. не только был важной вехой в развитии городского хозяйства, но и имел важное пропагандистское значение, став явным воплощением благ социалистического строительства.

Бурный рост экономической активности и массовая миграция трудоспособного населения в Свердловск периода НЭПа спровоцировали жилищный кризис в областном центре. Город состоял преимущественно из малоэтажных деревянных домов, каменные дома дореволюционной постройки были немногочисленны. В 1923–1926 гг. население города выросло с 93 413 до 148 700 чел., а среднее количество жилплощади на 1 чел. составило 4,6 кв. м, что оказалось хуже показателей 1896 (7,7 кв. м) и 1913 (6,8 кв. м) гг.¹⁵ С 1923 по 1926 г. суммарный объем жилой площади Свердловска (муниципальной – принадлежавшей Горсовету, частной и кооперативной) увеличился с 441 тыс. до 731 тыс. кв. м, однако этот рост нивелировался быстрым притоком населения и не снимал остроту жилищного кризиса. До 1928 г. застройщики всех форм собственности возводили в основном малоэтажные деревянные дома, в силу их относительной дешевизны. По заказу Свердловского горсовета в 1924–1927 гг. были возведены 14 двухэтажных восьмиквартирных деревянных домов (общей стоимостью до 400 тыс. руб.) общей площадью 3 042 кв. м.

¹³ См.: Свердловск: справ.-путеводитель на 1929–1930 гг. С. 68.

¹⁴ Там же. С. 69.

¹⁵ Там же. 1929. С. 58.

Переход к форсированному промышленному строительству в связи с принятием первого пятилетнего плана ускорил модернизацию городского жилищного фонда. В 1928 г. началось полномасштабное строительство современных каменных (кирпичных) многоквартирных домов, известных как 1-й, 2-й, 3-й и 4-й дома Горсовета. Дома создавались в соответствии с современными принципами функционализма, имели типовые проектные решения и должны были демонстрировать преимущества социалистического строя за счет высокого уровня комфорта для обитателей и благоустройства прилегающих общественных пространств. Жильцы новых домов часто получали не отдельные квартиры, а комнаты для проживания, культивировались коммунистические практики организации быта. Дома были подключены к электрической сети, водопроводу и канализации, что значительно увеличивало их себестоимость.

Строительство 3-го дома Горсовета общей площадью 10 600 кв. м обошлось Свердловску в 1 млн 400 тыс. руб., а в среднем в домах такого проекта было предусмотрено от 250 до 350 комнат. В 1927–1928 гг. Горсоветом были также построены Центральная городская баня и Центральная гостиница на 235 номеров. К 1 октября 1928 г. суммарная площадь жилых помещений, находившихся в ведении Свердловского госкомхоза (не считая частной и кооперативной форм собственности), превысила 433 тыс. кв. м. В период НЭПа в Свердловске жилищное строительство осуществлялось не только силами местного сообщества в лице Горсовета, но и государством, кооперативами и частными лицами. Из 6 603 800 руб., израсходованных на строительство в Свердловске за 1927–1928 гг., на муниципальное, или «коммунальное», пришлось 1 837 400 руб., кооперативное – 956 000, государственное и промышленное –

1 938 400 руб., а также 1 872 400 руб. было затрачено частными застройщиками¹⁶.

В период НЭПа в Екатеринбурге – Свердловске произошло восстановление децентрализованной системы управления коммунальным хозяйством и расширение сферы товарно-денежных отношений; у местного сообщества появился собственный бюджет. Для управления коммунальным хозяйством на рыночных основах в 1923 г. был создан Коммуноотдел Свердловского горсовета, управлявший работой отдельных коммунальных организаций: общежитий, скотобойни, станции санитарного контроля, службы ассенизации, общественных бань, прачечных, похоронного бюро, автомастерской. В 1923–1924 гг. деятельность этих предприятий приносила Коммуноотделу до 20 % от годового дохода. В пользу комхоза в городе взималась арендная плата с найма «коммунальных» домов, торгово-промышленных и складских помещений, а также квартирная плата, которые приносили ему свыше 50 % от совокупных доходов. В 1923 г. общий доход коммунального хозяйства Екатеринбурга составил 375 тыс. руб. при расходах в 150 тыс. руб.¹⁷ [1, с. 15].

Во второй половине 1920-х гг. в Свердловске наблюдалась положительная динамика роста абсолютных величин городского бюджета, при этом фиксировался и неуклонный рост задолженности. Это связано с масштабными мероприятиями по модернизации городской инфраструктуры. Если за девять месяцев 1923/24 финансового года размер бюджета города составлял 1 млн 827 тыс. руб., то в 1927–1928 гг. на общегородские нужды было потрачено уже 9 млн 852 тыс. руб. В связи с реализацией проектов по модернизации городской инфраструктуры значительно возросли объемы денежных займов, к которым был вынужден прибегать Горсовет. В 1926–1927 гг. займы составили

¹⁶ См.: Свердловск: справ.-путеводитель на 1929–1930 гг. С. 59–61.

¹⁷ См.: Екатеринбург – столица Урала: справ.-путеводитель. С. 15

1 млн 769 тыс. руб., а в 1927–1928 гг. – уже 4 млн 336 тыс. руб., что говорит о дальнейшем повышении долговой нагрузки на бюджет города¹⁸. Денежные займы почти целиком отправлялись Горсоветом на цели модернизации городской инфраструктуры.

Заключение

Период НЭПа открыл возможности использования ограниченных государством рыночных механизмов в целях восстановления экономики местных сообществ. Оживление индивидуальной и кооперативной торговли и промышленности на Урале в условиях многоукладности раннесоветской экономики создало предпосылки для модернизации городской инфраструктуры Екатеринбурга – Свердловска. Превращение Свердловска в административно-политический центр Уральской области способствовало быстрому притоку населения в город. Свердловским горсоветом была создана система коммунальных предприятий, которые оказывали социальные услуги населению и решали вопросы местного значения на коммерческой основе.

Использование законодательно разрешенных инструментов кредитования и акционирования позволило Свердловскому горсовету привлекать крупные инвестиции (вплоть до половины расходной части бюджета) для осуществления сложных инфра-

структурных проектов по модернизации городского хозяйства. К этим проектам можно отнести постройку районной электростанции, централизованного водопровода и канализации, центральной гостиницы, многоквартирных жилых домов и многоэтажных общественных учреждений, развитие автобусного и трамвайного сообщения.

К началу реализации пятилетних планов ускоренной индустриализации Свердловск обладал значимым промышленным потенциалом, демонстрируя успехи в области строительства и благоустройства, развития транспорта. Созданная усилиями местного сообщества городская коммунальная инфраструктура имела ограниченные возможности по удовлетворению потребностей местного населения, а строительство многоквартирных домов отбирало значительные средства из бюджета. Модель многоукладной экономики с развитой частной инициативой на местах хорошо подходила для восстановительного роста и нормализации хозяйственной жизни, но не обеспечивала главных целей пятилеток – ускоренного развития преимущественно тяжелой промышленности. На фоне усиления директивных подходов в управлении и свертывания НЭПа в 1929–1930 гг. наблюдалось падение значимости Свердловского горсовета как координатора экономических усилий местного сообщества.

Список источников

1. *Кишин А. П.* Частная торговля и кредит на Урале в годы НЭПа: экономические, политические и социальные аспекты: моногр. Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та, 2018. 604 с.
2. *Кишин А. П.* Частный сектор в многоукладной экономике (на примере Уральской области, 1923–1934 гг.) // Актуальные проблемы современного краеведения на Среднем Урале. Четвертые Ельцинские чтения, Екатеринбург, 22–24 апр. 2015 г. Екатеринбург, 2015. С. 90–95.
3. Раннесоветское общество как социальный проект, 1917–1930-е гг. Ч. 1. Страна Советов: пространство, власть, экономика / под общ. ред. Л. Н. Мазур. Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та, 2018. 468 с.

¹⁸ См.: Свердловск: справ.-путеводитель на 1929–1930 гг. С. 76–80.

References

1. *Kilin A. P.* Private trade and credit in the Urals during the NEP: economic, political and social aspects. Ekaterinburg: Publishing House of Ural University, 2018, 604 p. (In Russ.)
2. *Kilin A. P.* The private sector in a mixed economy (on the example of the Ural region, 1923–1934). In: *Aktual'ny'e problemy' sovremennogo kraevedeniya na Srednem Urale. Chetvertny'e El'cinskije chteniya* = Current problems of modern local history in the Middle Urals. Quarter Yeltsin Readings, Ekaterinburg, April 22–24, 2015. Ekaterinburg: Publishing house of Ural University, 2015. P. 90–95. (In Russ.)
3. Early Soviet society as a social project, 1917–1930s. Part 1. Country of Soviets: space, power, economy / ed. L. N. Mazur. Ekaterinburg: Publishing House of Ural University, 2018, 468 p. (In Russ.)

Поступила 30.09.2023.

Сведения об авторе

Запартый Василий Владимирович – кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Центра политической и социокультурной истории Института истории и археологии УрО РАН (Екатеринбург, Россия). Сфера научных интересов: экономическая история, история военной промышленности СССР. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2716-2336>.

E-mail: pantera.zap@gmail.com

Submitted 30.09.2023.

About the author

Vasily V. Zapary – Cand. Sci. (History), Senior Researcher at the Center for Political and Socio-Cultural History of the Institute of History and Archeology of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences (Ekaterinburg, Russia). Research interests: economic history, history of the military industry of the USSR. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2716-2336>.

E-mail: pantera.zap@gmail.com