

Ильин Алексей Юрьевич

**ТЕМПЫ РАЗВИТИЯ ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА ТАМБОВА В 1920-Е - 1980-Е
ГГ. НА ОБЩЕСОЮЗНОМ ФОНЕ**

В статье проводится сравнительное исследование темпов развития жилищно-коммунального хозяйства Тамбова на фоне общих показателей развития этой отрасли жизнеобеспечения в Советском Союзе. Особое внимание уделено анализу развития городского жилищного фонда и его благоустроенности, изменений в работе городского пассажирского транспорта. Проведенное сравнение выявляет существенные отличия в темпах развития Тамбова как типичного среднего областного центра со среднестатистическими показателями. Лишь в 1970-е гг. тамбовские темпы стали сравниваться с общесоюзными.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2014/9-2/15.html

Источник

**Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и
искусствоведение. Вопросы теории и практики**

Тамбов: Грамота, 2014. № 9 (47): в 2-х ч. Ч. II. С. 67-70. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2014/9-2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

УДК 9(044)"311"(1-37)

Исторические науки и археология

В статье проводится сравнительное исследование темпов развития жилищно-коммунального хозяйства Тамбова на фоне общих показателей развития этой отрасли жизнеобеспечения в Советском Союзе. Особое внимание уделено анализу развития городского жилищного фонда и его благоустроенности, изменений в работе городского пассажирского транспорта. Проведенное сравнение выявляет существенные отличия в темпах развития Тамбова как типичного среднего областного центра со среднестатистическими показателями. Лишь в 1970-е гг. тамбовские темпы стали сравниваться с общесоюзными.

Ключевые слова и фразы: городское хозяйство; жилищная политика; пассажирский транспорт; благоустройство; Советский Союз; статистические показатели; сравнительные характеристики.

Ильин Алексей Юрьевич, к.и.н., профессор

*Российская академия народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации
auiyin@yandex.ru*

ТЕМПЫ РАЗВИТИЯ ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА ТАМБОВА В 1920-Е – 1980-Е ГГ. НА ОБЩЕСОЮЗНОМ ФОНЕ[©]

Историческое изучение любого микрообъекта на фоне макросистемы всегда требует от историка поиска оптимального подхода. Конечно, в первую очередь напрашивается вычисление долей количественных показателей малых объектов от больших. Но при громадном различии абсолютных цифр эти долевые значения (проценты или промилле) оказываются слишком мелкими. Поэтому мы предпочли другой относительный показатель: процент роста и микро-, и макрообъектов. Именно они наиболее очевидно отражают исторические темпы развития изучаемых объектов в их соотношении.

Выбор показателей жилищно-коммунального хозяйства в данном случае зависел от отобранных для изучения источников. В качестве таковых мы взяли общесоюзный юбилейный статический сборник к 60-летию СССР и также юбилейное тамбовское статистическое издание. Областные статуправления всегда работали по единой методике, разработанной общесоюзными и общероссийскими статистическими органами. Поэтому существенных различий в подходах к вычислению тех или иных показателей микро- и макроуровней быть не должно.

Примерно одинаковым был и принцип подготовки юбилейных статистических изданий. В них обычно отбирали наиболее «выигрышные» показатели развития отдельных отраслей. Понятно, что на общесоюзном уровне и уровне отдельных городов такие показатели могли в чем-то отличаться. Поэтому мы встретились с определенными трудностями в процессе отбора сопоставимых показателей. Но все-таки этих показателей, на наш взгляд, оказалось достаточно для проведения сравнительного исследования темпов развития жилищно-коммунального хозяйства Тамбова на общесоюзном фоне.

Важнейшим показателем развития городского хозяйства в советское время было строительство нового жилья.

Таблица 1.

Темпы развития городского жилищного фонда (в % к 1922 г.) [1, с. 193-195; 4, с. 431; 5, с. 155]*

Годы/уровень	1922	1940	1965	1970	1975	1980
СССР в целом	100	229	673	838	1019	1157
Тамбов	100*	110	383	491	642	967

* Тамбовские данные относятся к 1926 г.

Табл. 1 совершенно четко показывает, что темпы прироста новых жилых площадей в Тамбове вплоть до конца 1970-х гг. были значительно ниже, чем по стране в целом. Причины таких различий объяснить не сложно. Городам типа Тамбова, которые не являлись крупными промышленными центрами и не пострадали в годы Великой Отечественной войны, долгое время выделялось мало государственных средств на жилищное строительство.

Сложнее понять некоторые парадоксальные проявления динамики рассматриваемого показателя городского хозяйства, которые на математическом языке можно бы назвать флуктуациями, случайными отклонениями от общего тренда.

Так, в Тамбове во второй половине 1950-х гг. темпы возведения нового жилья оказались ниже, чем в предыдущее пятилетие. Привлечение дополнительных материалов позволило ответить на этот вопрос. Дело

в том, в послевоенные 10 лет (4-я и 5-я пятилетки) в Тамбове резко возросли объемы строительства ведомственного и индивидуального жилья. Особенно много строил новый анилиноокрасочный завод (современный «Пигмент») [3, с. 186-187]. Видимо, к середине 1950-х гг. ведомства и частники в значительной мере реализовали свои тогдашние возможности, а муниципальное образование (в те годы Тамбовский горисполком) крупных средств на современное жилищное строительство от государства в плановом порядке еще не получало.

В связи с этими процессами в Тамбове происходило некоторое «попятное» движение в соотношении вновь построенного общественного и личного жилья. В 1940 г. оно составляло 59% к 41%. Это было несколько ниже общесоюзного уровня (63% к 37%), но все-таки говорило о заметном преобладании муниципального и ведомственного нового жилья над частным и, в принципе, движении Тамбова в одном направлении в решении жилищного вопроса со всей страной (см. Табл. 2).

До середины 1960-х гг. рассматриваемое соотношение на союзном уровне сохранялось (см. Табл. 2). Понятно, что это было связано с огромными потерями общественного жилого фонда в СССР в годы Великой Отечественной войны. Доля этого фонда даже при высоких и опережающих темпах послевоенного государственного жилищного строительства восстановилась только через 20 лет после войны.

Таблица 2.

**Темпы изменений городского общественного и индивидуального жилищного фонда
(соотношение в %) [1, с. 193-195; 4, с. 431; 5, с. 156]**

Годы/уровень	1922	1940	1965	1980
<u>СССР в целом:</u>				
Общественное жилье	42	63	64	75
Индивидуальное жилье	58	37	36	25
<u>Тамбов:</u>				
Общественное жилье	40	49	57	Нет данных
Индивидуальное жилье	60	51	43	

Во многих крупных советских городах такое медленное восстановление было связано с тем, что в годы послевоенных пятилеток там велось возведение не просто новых домов, а зачастую замена старого ветхого общественного жилья на новое, современное. Понятно, что арифметически доля общественного жилья менялась при этом медленно. В следующее 15-летие (1965-1980 гг.) удельный вес общественного жилья в городах СССР вырос на 10% с лишним процентов (см. Табл. 2).

А вот в Тамбове в послевоенные десятилетия наблюдались несколько иные процессы. Спад удельного веса нового муниципального и ведомственного жилья за годы Великой Отечественной войны вполне объясним. Но этот спад и соответственно рост частного жилья в новых постройках продолжился после войны. И все это происходило в городе, непосредственно не пострадавшем от войны. В 4-й пятилетке 72% вновь возведенных жилых площадей Тамбова было построено «частниками». В 1951-1955 гг., несмотря на заметный рост муниципального и ведомственного строительства (более чем в 5 раз), большую часть нового жилья (54%) по-прежнему составляли индивидуальные дома [1, с. 193-195].

Другими словами, в течение 15 послевоенных лет жилищное строительство в Тамбове и по темпам, и по составу застройщиков отличалось от страны в целом. Именно в таких городах, как Тамбов, государство перекладывало решение жилищного вопроса в большей мере на самих граждан. Поэтому доля частного жилья во всем жилищном фонде города до 1960-х гг. оставалась преобладающей (1960 г. – 55%) [Там же].

Рывок в государственном жилищном строительстве в Тамбове в первой половине 1960-х гг. привел к тому, что доля муниципального и ведомственного жилья в городе стала составлять 57%. Но это было на 7% меньше общесоюзного уровня (см. Табл. 2).

В конце 1970-х гг. было принято специальное постановление Совета Министров РСФСР о развитии городского хозяйства Тамбова и почти одновременно постановление ЦК КПСС по химической промышленности, которое, помимо прочего, предусматривало строительство жилья для рабочих соответствующих предприятий. Выделенные под эти постановления крупные для тамбовских масштабов средства обеспечили тамбовскому жилищному строительству на этом отрезке времени более высокие темпы, чем общесоюзные [2, с. 24-27].

Вывявленные на данный момент статистические источники не позволяют пока в полной мере сопоставить качество нового тамбовского жилья 1960-х – 1970-х гг. в смысле планировки, материалов и других компонентов застройки с соответствующими общесоюзными показателями. Но все-таки эти источники дают возможность для изучения уровней обеспеченности жилья так называемыми удобствами.

Таблица 3 демонстрирует, что большинство показателей комфортности жилья в Тамбове к концу 1970-х гг. постепенно приближалось к уровню страны в целом. Отклонения некоторых показателей связаны с местными специфическими факторами. Так, огромный рывок Тамбова в газификации жилья, прежде всего, связан с его расположением в центре европейской части СССР, к юго-востоку от Москвы, т.е. на том направлении, через которое в 1960-1970-е гг. шел газ в столицу. Другое дело, что должно было состояться правительственное решение, позволявшее Тамбовской области подключаться к идущим через ее территорию газопроводам. Так, газопровод Саратов – Москва прошел по тамбовской территории еще в конце 1940-х гг., но газ в областной центр стал поступать только в начале 1960-х гг.

Таблица 3.

**Изменения в благоустройстве городского общественного жилищного фонда
(в % к числу квартир) [4, с. 436; 5, с. 182, 185]***

Вид удобств / Год – город	1970		1980	
	СССР	Тамбов*	СССР	Тамбов
Водопровод	79	55	90	90
Канализация	76	48	88	87
Центр. отопление	74	37	87	86
Газ	68	25	79	87
Горячая вода	нет данных	34	57	45
Ванна	61	24	80	79

* Тамбовские данные относятся к 1965 г.

Меньший, чем по городам СССР в целом, объем обеспечения населения горячей водой в Тамбове был обусловлен недостаточными мощностями городской ТЭЦ и котельных.

Привлеченные нами источники только отчасти позволяют сравнительно проследить общесоюзные и тамбовские темпы развития основных показателей комфортности жилья. Так, в общесоюзном сборнике опубликованы показатели с 1970 г. По Тамбову мы располагаем данными за 1965 г. Они свидетельствуют о существенном отставании тамбовского жилищного комфорта от общесоюзного образца 1970 г. Учитывая и предыдущие темпы (в 1955-1960 гг. обеспеченность населения водопроводом выросла на 6%, канализацией – на 13%, центральным отоплением – на 12% [5, с. 182]), и прирост нового жилья в Тамбове во второй половине 1960-х гг. на 1/3, вряд ли можно предполагать, что жилищные «удобства» достигли здесь к концу 8-й пятилетки общесоюзных показателей. Это достижение состоялось в целом только через 10 лет.

Данные Таблицы 4 показывают, что за сравнительно короткий исторический период в 15 лет размеры пассажирооборота и в городах страны в целом, и Тамбове в частности выросли в 2 раза. Думается, что меньшие тамбовские темпы связаны со сравнительно небольшими расстояниями в среднем по размерам городе. Об этом же говорит и показатель средней дальности поездки одного пассажира, который в Тамбове был также меньше общесоюзного (в 1980 – 5,5 км против 5,7 км по СССР) [4, с. 345; 5, с. 202].

Таблица 4.

**Темпы развития внутригородских пассажирских перевозок автобусами
транспорта общего пользования (в % к 1965 г.) [4, с. 345; 5, с. 202]**

Годы/уровень	1965	1970	1975	1980
<u>СССР в целом:</u>				
Перевезено пассажиров	100	142	186	199
Пассажирооборот (пассажиро-км)	100	170	263	286
Сред. дальность поездки одного пассажира	100	120	140	143
<u>Тамбов:</u>				
Перевезено пассажиров	100	107	119	134
Пассажирооборот (пассажиро-км)	100	125	197	190
Сред. дальность поездки одного пассажира	100	117	167	187

Интересно и сопоставление динамики значений числа перевезенных пассажиров и средней дальности поездки. Это сопоставление показывает, что в течение всего исследованного отрезка времени на общесоюзном уровне первое значение всегда было выше второго. В Тамбове же это соотношение имело обратный характер. В такой ситуации производный от этих двух показателей пассажирооборота в городах СССР в целом рос очень быстро при сравнительно меньшем росте дальности поездки одного пассажира, что говорит о росте перегруженности автобусного транспорта. В Тамбове же нагрузка на автобусный транспорт росла медленнее. Но она, вероятно, сосредотачивалась в центральной части города, что косвенно говорит о том, что на окраины города автобусы ходили плохо.

Исследование первичных материалов дало еще одно ценное наблюдение, которое вообще никак не учитывалось в статистике. Дело в том, что через Тамбов пролегал (и пролегает) немало маршрутов пригородных автобусов, которые формально принадлежали Тамбовскому району, но в черте города перевозили городских жителей, особенно жителей окраин. Эти люди не попадали в городскую транспортную статистику. Наверное, необходимо изучать наличие такой же ситуации в других городах страны, чтобы получить более реальную картину автобусного пассажирооборота.

Но в Тамбове не было пригородных троллейбусов, изучение движения которых, наверное, покажет использование этого вида транспорта только горожанами. Мы пока пренебрегаем тем, что в других городах страны могло быть и пригородное троллейбусное сообщение. Сравнение темпов развития городского

пассажирского электрического транспорта Тамбова и СССР в целом несколько осложнено и тем, что общесоюзные данные начинаются с 1940 г., а в Тамбове троллейбус появился только в середине 1950-х гг. Но и при этом очевидно, что тамбовские темпы развития этого вида городского общественного транспорта на сопоставимых отрезках времени были явно ниже общесоюзных (см. Табл. 5).

Таблица 5.

Темпы развития городского пассажирского электрического транспорта, троллейбуса (в % к 1940 г.) [4, с. 347; 5, с. 187, 201]*

Годы/уровень	1940	1965	1970	1975	1980
<u>СССР в целом:</u>					
Число троллейбусов	100	1275	1975	2538	2998
Перевезено пассажиров	100	1461	2082	2709	3073
<u>Тамбов:</u>					
Число троллейбусов	100*	610	1010	1060	1030
Перевезено пассажиров	100*	410	530	540	575

* Тамбовские данные относятся к 1955 г.

В Тамбове рывок в развитии троллейбусного сообщения произошел только в 1960 г., а дальше, судя по опубликованным данным, началась стагнация в его развитии. В городах же СССР в целом в 1970-е гг. и число троллейбусов, и пассажирооборот выросли в 1,5 раза. При этом на общесоюзном уровне темпы роста первого и второго показателей развивались почти одинаково. Другими словами, чем больше становилось число троллейбусов, тем больше (в той же мере) людей на них ездило. В Тамбове же первоначальные темпы роста числа троллейбусов были выше темпов роста числа перевезенных пассажиров. В 70-е гг. развитие обоих показателей почти остановилось. Формально статистически это говорит о том, что нагрузка на троллейбусный транспорт не росла.

В реальной жизни ситуация была сложнее. В центральной и северной частях города, где возникли троллейбусные линии 1960-х годов, к этому виду транспорта «приспособилось» какое-то устойчивое число пассажиров. В огромной и заметно развивавшейся западной части Тамбова троллейбусного сообщения до 1980-х гг. вообще не было. Жители этой части города просто не попадали в троллейбусную статистику. Поэтому общегородская ситуация с электрическим транспортом внешне выглядело неплохо.

Проведенное сравнение некоторых показателей жилищно-коммунального хозяйства выявило существенные различия в темпах развития Тамбова как типичного среднего областного центра, не испытывавшего непосредственно последствий боевых действий Великой Отечественной войны, и городов страны в целом в послевоенные 15-20 лет. В 1970-е гг. тамбовские темпы стали сравниваться с общесоюзными.

Список литературы

1. Аврех А. Л. Эпизод из региональной социальной политики советского периода (жилищные условия населения Тамбова накануне развернутого строительства коммунизма) // Город Тамбов в прошлом, настоящем и будущем. Тамбов, 2011.
2. Ильин А. Ю. Постановление Совета министров РСФСР «О мерах по дальнейшему развитию в 1979-1985 годах городского хозяйства г. Тамбова» как исторический прогноз // *Ineternum*. Общественная прогностика о будущем для настоящего. Тамбов, 2012. № 2 (7).
3. Казьмин О. В. Становление завода «Пигмент» в 1940-1950-х гг. // Город Тамбов в прошлом, настоящем и будущем. Тамбов, 2011.
4. Народное хозяйство СССР. 1922-1982: юбил. стат. ежегодник. М., 1982. 624 с.
5. Тамбову – 370 лет: юбилейный историко-статистический сборник. Тамбов, 2006. 320 с.

DEVELOPMENT RATES OF HOUSING AND COMMUNAL SERVICES OF TAMBOV IN THE 1920S-1980S AGAINST ALL-UNION BACKGROUND

Il'in Aleksei Yur'evich, Ph. D. in History, Professor

The Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration
auiylin@yandex.ru

In the article the comparative research of the development rates of the housing and communal services of Tambov against the background of the general indicators of this sector of life support development in the Soviet Union is carried out. Special attention is paid to the analysis of the development of the municipal housing resources and their comfort, and to changes in the work of the municipal passenger transport. The performed comparison reveals essential differences in the development rates of Tambov as a typical average regional centre with average indicators. Only in the 1970s Tambov rates came up with all-union ones.

Key words and phrases: municipal facilities and services; housing policy; passenger transport; equipping with services and utilities; the Soviet Union; statistical indicators; comparative characteristics.