

Н.В. Воробьев

ТОРГОВО-ХОЗЯЙСТВЕННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ КООПЕРАЦИИ СИБИРИ В 1921-1923 ГОДАХ

Томский государственный педагогический университет

Транспортная потребительская кооперация Сибири являлась разновидностью рабочей кооперации. Ее главной особенностью являлось то, что она была призвана обслуживать рабочих и служащих железнодорожных и водных путей сообщения. Обширность пространств Сибири, удаленность железнодорожных и водных населенных пунктов от основных центров снабжения, нередкое отсутствие альтернативных видов товаропроводящей сети обуславливали исключительное значение транспортной кооперации для организации снабжения железнодорожников и водников промышленными товарами и продуктами питания.

Первые транспортные потребительские общества возникли в Сибири в 1899 г. Среди них - знаменитое общество потребителей служащих Забайкальской железной дороги в Чите и одновременно с ним - общество потребителей служащих Сибирской железной дороги с главной конторой в Томске. В 1917 г. торгово-хозяйственная деятельность транспортных потребительских обществ (ТПО) распространялась на всю Транссибирскую железнодорожную магистраль и частично охватывала водные бассейны Иртыша, Оби и Енисея.

После установления Советской власти транспортная кооперация, как и другие виды кооперации, была огосударствлена и использовалась для осуществления распределенческих функций по нарядам комиссариата продовольствия. Ведение собственных коммерческих операций было запрещено. Однако с июня 1920 г. транспортная кооперация получила право осуществлять заготовительные операции и организовывать кустарно-промышленные предприятия и подсобные хозяйства.

Поворотным пунктом в развитии транспортной кооперации стала новая экономическая политика. Она предоставила возможность ведения самостоятельной торгово-хозяйственной деятельности по обслуживанию потребительских нужд кооперированного населения, хотя вплоть до конца 1922 г. главным содержанием работы ТПО являлось выполнение заданий по государственному снабжению транспортников.

Значительный импульс развитию транспортной кооперации дал декрет СНК «О потребительской кооперации» от 7 апреля 1921 г. Этим декретом было предоставлено право образовывать потребительские общества не только по территориальному, но и профессиональному признакам [1, с. 230-231].

В апреле 1921 г. состоялось совещание представителей Сибопса, Сиббюро Цектрана, Дорпрофсожа Омской дороги и Сибпродпути, на котором было принято решение об организации железнодорожной кооперации по линейной системе с подчинением Центросоюзу и установлением тесной связи с губсоюдами. Основой организационной структуры водных кооперативов стала районная система [2, л. 13; 3, л. 65].

Летом 1921 г. повсеместно прошли собрания уполномоченных транспортных потребительских обществ, на которых были приняты уставы и определен размер паевых взносов. Это знаменовало начало нового этапа кооперативной работы среди транспортников - образование собственных средств. Вместе с тем, их приток был мизерным ввиду низкой заработной платы, ее натурализации, длительных задержек и т. д.

В условиях недостатка собственных финансовых средств потребительские общества обращались за помощью к кредитным учреждениям. Так, в 1922 г. сибирская транспортная кооперация открыла кредит в Покобанке на 5 млн р. золотом. Кроме того, в других финансовых органах ей был разрешен кредит на 100 млрд р. в советских денежных знаках. Однако и эти средства не были предоставлены в полном объеме. Так, кредит, открытый Покобанком, был использован лишь на 50% по причине отсутствия у банка необходимых средств [2, л. 129; 5, лл. 101-102, 112].

Несмотря на сложное финансовое положение транспортной кооперации, некоторые общества сумели уже в 1922 г. так организовать свою деятельность, что даже получили прибыль. Так, Красноярское ТПО за период с 15 марта по 1 сентября 1922г занималось следующими видами операций:

- 1) госснабжением транспортников товарами на сумму 37 млрд р. (в сов. ден. зн.);
- 2) заготовками продовольствия в рамках товарообменной кампании - 10 000 пудов хлеба, около 1 000 голов крупного рогатого скота;
- 3) торговыми операциями ТПО (об их масштабе нет сведений);
- 4) сельскохозяйственной деятельностью - засеяно 207 десятин, собрано 18 185 пудов зерна, прибыль составила 2 032 494 р.;
- 5) организацией подсобных производств; мельница, колбасная мастерская, пимокатная фабрика.

Успешные результаты торгово-хозяйственной деятельности Красноярского ТПО позволили перечислить на культурно-просветительские нужды 10 242 р. 90 к. и в помощь голодающим – 31 310 р. 56 к. [5, л. 103; 6, л. 40-42].

В то же время источники изобиловали сведениями другого рода: в газете «Власть труда» в публикациях о работе Иркутского ТПО говорилось: «дела его плохи, надежд на улучшение мало», «очень плохая отчетность» и т. д. [7, 7 марта, 26 марта]. Очень много фактов плачевного финансового состояния транспортных обществ, особенно плохо обстояло дело с собственными средствами кооперативов, которые формировались из прибыли, вступительных и паевых взносов. Серьезными недостатками в организации торговой деятельности являлись также слабое обслуживание периферии, громоздкость и низкая квалификация кадров торгового аппарата, скудость ассортимента товаров.

Для расширения ассортимента предлагаемых обслуживаемому населению товаров ТПО Сибири в 1921-1922 гг. создали широкую сеть подсобных хозяйств и кустарно-промышленных предприятий. Так, Иркутское ТПО владело паровой мельницей, пимокатной фабрикой, мыловаренным и кожевенным заводами, лабораторией, сапожной мастерской. В ведении Томского ТПО находились: пароходство, мельница, кожевенный завод, пимокатная, пошивочная и сапожные мастерские. Омское ТПО располагало двумя мельницами, литейно-механической мастерской, пивоваренным заводом, колбасным производством и хлебопекарней [4, л. 131; 8, с. 32-35].

Внушительных размеров достигали и сельскохозяйственные предприятия ТПО. Так, Томское ТПО в 1922 г. собрало урожай с 257 десятин, получив 9 599 851 р. 25 к. прибыли. Имело разнопрофильное хозяйство Иркутское ТПО, в состав которого входили посеы зерновых культур, огороды, пасека и свинарник. Омское ТПО в 1922 г. засеяло 274 десятины, собрав 1 500 пудов пшеницы, 400 пудов овса, 500 пудов проса [4, л. 131; 5, л. 103; 9,30 июля].

Однако увлечение развитием сельскохозяйственных и промышленных производств было оправданным с точки зрения их эффективности и рентабельности только в 1921-1922 гг., когда рынок испытывал острейший дефицит как промтоваров, так и продуктов питания. В этот период ТПО Сибири организовали 38 кустарно-промышленных и сельскохозяйственных производств. Но по мере оживления промышленности и восстановления сельского хозяйства они становились нерентабельными. Поэтому их число стало стремительно сокращаться и достигло к концу 1923 г. десяти [10, с. 55].

Это давало возможность сосредоточиться на торговой работе транспортной кооперации. На на-

чало 1923 г. Сибирские ТПО (нет сведений по Иркутскому железнодорожному и Тюменскому водному ТПО) обладали ценностями на сумму 1 408 201 [11, л. 23], что позволило развернуть коммерческую деятельность в более широких, чем прежде, масштабах.

В течение всего 1923 г. хотя и медленно, но устойчиво росли торговые обороты транспортной кооперации Сибири, которые составили 3 056 358 р. Торговая сеть за 1923 г. увеличилась на 30% и насчитывала к концу года 91 лавку и магазин [12, л. 4]. При этом кооперативная торговля в своем ассортименте учитывала интересы и нужды обслуживаемого населения. Товары, продававшиеся в магазинах и лавках потребобществ, во-первых, были простыми, подходящими для массового спроса, во-вторых, являлись предметами первой необходимости.

Привлекали рядового потребителя и цены в торговых точках транспортной кооперации. Как правило, они были ниже среднерыночных на 10%. Однако продажа товаров по ценам выше и ниже рыночных противоречила рочдельским принципам, принятым за основу потребительской кооперацией Запада и дореволюционной России. Согласно им безубыточная деятельность кооперативов как раз и обеспечивалась торговлей по рыночным ценам, а преимущества в них давали верный вес, точная мера, доброкачественность товара, выдача премии на забор и начисление дивиденда.

Но большевистские теоретики заявляли, что в отличие от рочдельского кооператива, который провозглашал независимость от государства в качестве неперемennого условия своей деятельности, кооперация в СССР постепенно вырастает в социализм при поддержке государства, определяющего ей задания. [13, с. 8] В области формирования кооперативных цен это означало установление и поддержание их на уровне, выгодном государству, т. е. значительно ниже рыночных. Это предопределяло низкую экономическую эффективность потребобществ, их убыточность. А успехи кооперации, в 20-е г. объясняются, на наш взгляд, ее мощным потенциалом, накопленным в предшествующие десятилетия, определенной хозяйственной самостоятельностью, поддержкой кооперированного населения и помощью государства.

Кто же являлся основным покупателем в магазинах и лавках ТПО Сибири? В целом степень обслуживания транспортников постоянно возрастала. Так, если в конце 1922 г. продажа членам-пайщикам в Алтайском ТПО составляла всего 9%, то в марте-апреле 1923 г. - 45%. В конце 1923 г. в Томском ТПО пайщикам отпускалось 54% товаров, а в среднем по Сибири в это время – 47,6 [14, 15 июня; 15, 15 февраля; 16 с. 35].

Основными поставщиками товаров для транспортной кооперации Сибири в 1923 г. являлись: потребительская кооперация – 49,4%, госторговля и госорганы – 22,1%, частные лица – 22,7%, собственное производство и подсобные хозяйства – 5,8% [10, с. 56].

Обращает на себя внимание довольно высокая доля в снабжении ТПО товарами первой необходимости частных лиц – почти $\frac{1}{4}$ общего объема их поставок. Это объясняется тем, что частное предпринимательство пользовалось экономической свободой первых лет НЭПа, тогда как кооперация уже во многом была огосударствлена и с трудом избавлялась от привычек государственной регламентации военного времени.

Кроме того, частные предприниматели не гнушались черновой, мелкой работой. Да и государственные органы при продвижении товаров зачастую отдавали предпочтение частнику, так как последний, как правило, имел наличные. В то же время кооперативные организации зачастую рассматривались как инструмент государства, поэтому им отпускалось неходовых товаров гораздо больше, чем частникам.

Помимо собственно торговой работы ТПО Сибири продолжали осуществлять заготовки сырья и сельскохозяйственной продукции, как по заданиям вышестоящих кооперативных органов, так и для собственных нужд. Так, только за апрель-ноябрь 1923 г. они заготовили для транспосекции (центрального органа транспортной кооперации) более 500 000 пудов хлеба, 12 765 пудов масла, 6 480 кож [17, с. 4]. Размеры заготовок для отдельных транспортных обществ зависели как от наличия средств, коммерческой инициативы, так и от природно-климатических условий. Так, в течение 1923 г. объем заготовок на одного пайщика составил в Алтайском ТПО – 57 пудов хлебопродуктов, а в Енисейском водном – лишь 9 пудов [11, л. 24; 18, л. л. 9, 19; 17, с. 4].

Улучшение торгово-хозяйственной деятельности ТПО Сибири, расширение ассортимента товаров, увеличение численности торговых точек вызвали усиление притока новых членов-пайщиков. Степень кооперирования транспортников – членов профсоюза к концу 1923 г. достигла 72,7%, различаясь по отдельным обществам от 90,9% в Енисейском водном ТПО до 50,3% в Тобольско-Иртышском ТПО [12, л. 2 об].

Литература

1. Директивы КПСС и Советского правительства по хозяйственным вопросам Т.1. М., 1957. 568с.
2. Российский центр хранения документации новейшей истории (РЦХИДНИ). Ф.17. Оп.13, Д.906.
3. Государственный архив Омской области (ГАОО). Ф.167. Оп.1. Д.116
4. Государственный архив Новосибирской области (ГАО). Ф.П-1. Оп. 1. Д.583.
5. Государственный архив Красноярского края (ГАКК) Ф.Р-1007. Оп. 1. Д.25
6. Государственный архив Красноярского края (ГАКК) Ф.Р-1007. Оп. 1. Д. 4.
7. Власть труда 1922.
8. Труды 2-го съезда уполномоченных омского линейного ТПО. 27-29 апреля 1923 г. Омск, 1923. 322с.
9. Сибирский гудок. 1922
10. Кооперативная Сибирь. 1924. № 49-50.
11. ГАО Ф. Р-32 Оп. 1. Д. 1691.
12. ГАО Ф. П-2 Оп. 2-1. Д. 437.
13. Мещеряков Л.Н. Москва и Рочдель. М. 1925. 284 с.
14. Красный Алтай. 1923.
15. Сибирский гудок. 1924.
16. Кооперативная Сибирь. 1924. № 37.
17. Кооперативная Сибирь. 1924. № 7.
18. ГАО Ф.1143. Оп.1. Д.12.