

КОРПОРАТИВНЫЙ ПОРЯДОК И ОБЩЕСТВО В ЗАВОДСКИХ И РУДНИЧНЫХ ПОСЁЛКАХ ЮГА РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В ПОСЛЕДНЕЙ ТРЕТИ XIX – НАЧАЛЕ XX В.*

В. А. Куликов

Харьковский национальный университет им. В. Н. Каразина
61022, пл. Свободы 4, Харьков, Украина

Аннотация. Около полутора веков назад в донбасской степи был реализован один из самых амбициозных промышленных проектов Европы, превративший периферийный регион в главную топливную и металлургическую базу Российской империи. Этот успех базировался на труде жителей заводских и рудничных посёлков, которые стали форпостами индустриализации на юге империи. Автор рассматривает характерные черты заводских и рудничных посёлков юга Российской империи в сравнительном историческом контексте, а также объясняет причины возникновения и упадка таких поселений. Он утверждает, что существенной чертой заводских и рудничных поселений являлась зависимость большей или значительной части населения посёлка от градообразующего предприятия, которая проявлялась в экономической зависимости (монопсония на рынке труда, заводские и рудничные лавки), политической гегемонии и корпоративном патернализме. Сравнительно-историческая перспектива позволила сделать вывод о том, что упадок городов не предопределён, возможны и оптимистичные сценарии.

Ключевые слова: заводские и рудничные посёлки, моногорода, корпоративные города, индустриализация, корпоративный патернализм, Российская империя, конец XIX – начало XX в.

Copyright: © 2018 Куликов. Данная статья публикуется онлайн в сетевом научном журнале открытого доступа “Tractus aevorum” на условиях лицензии Creative Commons Attribution License, которая позволяет другим распространять эту работу с обязательным указанием ссылок на ее автора и оригинальную публикацию.

Адрес для корреспонденции: В. А. Куликов, Харьковский национальный университет им. В. Н. Каразина, исторический факультет. 61022, пл. Свободы 4, Харьков, Украина.
E-mail: kulikov[at]karazin.ua

* Статья является расширенной версией вступительного раздела к книге «Работа, истощение и успех: промышленные моногорода Донбасса», опубликованной на украинском языке в 2018 г. (Льченко, М. и др., 2018).

**CORPORATE ORDER AND SOCIETY
IN THE COMPANY TOWNS OF SOUTHERN RUSSIA IN THE LATE
NINETEENTH THROUGH EARLY TWENTIETH CENTURY**

V. A. Kulikov

V. N. Karazin Kharkiv National University
61022, Svobody sq. 4, Kharkiv, Ukraine
E-mail: kulikov[at]karazin.ua

Abstract. Some 150 years ago one of the most ambitious European industrial projects was accomplished on the Donbass steppe. It transformed this peripheral region into the main fuel and metallurgical base of the Russian Empire. Its success was dependent on the labor of residents of company towns that were outposts of industrialization in the southern part of the empire. The author examines the characteristic features of company towns in southern Russia in the late imperial period in a comparative historical context. He highlights the causes of the emergence and decline of such settlements. He argues that one of the characteristic features of the company towns was the dependence of the residents on town-forming enterprises. The enterprises applied diverse means to foster this dependence, such as monopsony in the labor market, company stores as single suppliers of goods, political hegemony, and corporate paternalism. The comparative historical perspective makes it possible to conclude that although most of the company towns ultimately declined, this was not inherent in the system; some proved to be developing and sustainable settlements.

Keywords: company towns, monotowns, industrialization, corporate paternalism, the Russian Empire, late nineteenth century, early twentieth century.

Заводские и рудничные посёлки в глобальном историческом контексте

Менее полутора веков назад в донбасской степи был реализован один из самых амбициозных промышленных проектов Европы, объединивший в конце XIX в. имперских чиновников, предпринимателей, инвесторов, инженеров и рабочих. Открытие богатых залежей угля и железа привлекло сюда людей из разных уголков Российской империи и Европы. Регион, который до середины XIX в. находился на периферии деловых интересов, пятьдесят лет спустя стал главной топливной и металлургической базой России и одним из крупнейших промышленных центров Европы. Головокружительный промышленный подъем стал возможным благодаря работе жителей

заводских и рудничных посёлков – форпостов индустриализации, двигавших её фронтиры в новые районы империи.

Большинство крупных центров сегодняшних Донетчины и Луганщины – Донецк, Луганск, Краматорск, Алчевск, Горловка, Енакиево и другие – появились как заводские или рудничные посёлки, где ритм жизни, инфраструктура и отношения между людьми были тесно связаны с градообразующими предприятиями. В советский период многие из них постепенно превращались в крупные и средние многоотраслевые города, образовав крупнейшую в Украине агломерацию. Несмотря на многочисленные трансформации в XX в., многое в этих городах структурно осталось неизменным: градообразующие предприятия сохраняли свое влияние и контроль, а промышленное производство, труд, политика и все аспекты повседневной жизни оставались тесно переплетенными.

Распространение заводских и рудничных посёлков не было уникальным южнороссийским явлением. Такие поселения были распространены почти во всех странах, ступивших на путь индустриального развития. По некоторым подсчётам, только в Северной Америке в 1900 г. их было 2,5 тыс. (Green 2012, 3). Учитывая зависимость многих аспектов жизни жителей поселений, образованных вокруг промышленных предприятий, в Испании их называли «индустриальными колониями» (*colonias industriales*), в Нидерландах и Германии – «фабричными» (*Fabrieksneiderzetting*) и «рабочими» (*arbeitersiedlung*) поселениями, в США и Великобритании – «городами, принадлежащими компании», или «корпоративными городами» (*company towns*) (Borges and Torres 2012, p. 1). В Восточной Европе в основном используются термины «заводские и рудничные (шахтерские) посёлки», или «промышленные моногорода».

Среди характерных черт заводских и рудничных посёлков исследователи называют доминирование одного предприятия или одной индустрии, географическую изолированность от крупных урбанистических центров, корпоративный патернализм, отсутствие демократических институтов и т. п. (Simpson and Edwards 1923, p. 5; Porteous 1970; 1971, p. 2; Dinius and Vergara 2011, p. 7). Однако найдётся совсем немного примеров поселений, отнесённых исследователями к категории корпоративных или моногородов, которые имели все перечисленные характеристики. Некоторые из них были основаны вокруг одного-единственного предприятия, в то время как другие имели ряд предприятий родственных отраслей. Некоторые из них были основаны в географически изолированных, малонаселенных регионах, в то время как другие находились неподалеку от иных населенных пунктов. Градообразующие предприятия в некоторых поселениях обеспечивали рабочих всем необходимым – от жилья и товаров первой необходимости до развлечений, а другие поощряли жителей строить собственное жилье и образовывать потребительские

кооперативы. Кроме того, как и другие типы поселений, заводские и рудничные посёлки не были застывшими во времени организациями: отношения между предприятиями и сообществами могли со временем существенно меняться.

То, что было присуще всем заводским и рудничным посёлкам, и делает их уникальными – это зависимость большей или значительной части населения посёлка от градообразующего предприятия. Степень зависимости была разной, но она охватывала все стороны жизни – экономическую, политическую, культурную, психологическую.

Причины возникновения заводских и рудничных посёлков

Заводские и рудничные посёлки возникали при разных обстоятельствах, но в итоге главной целью их существования было стабильное обеспечение градообразующих предприятий рабочей силой. В индустриальную эпоху важную роль играл географический фактор. Промышленный переворот и начало индустриализации повлекли за собой масштабные проекты освоения природных ресурсов. Залежи полезных ископаемых часто фиксировались в необжитых местностях. К тому же их разработка была трудоемким делом и требовала значительного количества рабочих рук. Поэтому возникала настоятельная необходимость создания рабочих поселений в пешеходной доступности от мест производства.

Так в последней трети XIX в. возникли Горловка, Юзовка (ныне – г. Донецк), Енакиево, Макеевка и многие другие заводские и рудничные поселения Донбасса. Они находились возле крупных залежей угля, но далеко от крупных урбанистических центров. Основную массу жителей этих поселений составляли трудовые мигранты из соседних уездов и губерний.

Попытки преодолеть социальные проблемы рабочей среды, присущие индустриальным городам XIX в., были еще одной причиной, побуждавшей предпринимателей строить города за пределами крупных населенных пунктов. Перед глазами деловых людей XIX в. стоял образ Манчестера, который, с одной стороны, стал символом индустриализации, а с другой – олицетворял все негативные явления, сопутствовавшие становлению промышленных городов в этом столетии: тяжелый труд, перенаселение, рабочие труппы, пьянство, проституцию, нищету, насилие. Создатели промышленных посёлков надеялись уберечь рабочих своих предприятий от пагубного влияния крупных индустриальных городов и создать рабочие сообщества на основе социальной гармонии. На практике это означало конструирование рабочего, лояльного корпорации и лишённого вредных привычек. Благодаря созданию контролируемых компанией поселений предприниматели надеялись также обезопасить себя от рабочего движения.

Монопрофильный характер

Только действительно небольшие и изолированные поселения были монопромышленными в буквальном смысле. Даже в мелких шахтерских посёлках Донбасса возникали дополнительные предприятия, а также развивался сектор услуг. В Горловке, Енакиево, Юзовке и др. городах возникли машиностроительные и коксохимические предприятия (Кандауров 1914). В Юзовке составители справочника-календаря на 1913 г. насчитали 11 харчевен и трактиров, четыре завода, десять шахт, 125 ремесленных заведений, пять банков, одну ссудо-сберегательную кассу, 11 страховых обществ, три театра, две нотариальные конторы, семь типографий (Гайдук и др. 2000, с. 86). В относительно крупных заводских поселениях, таких как Юзовка, значительная часть населения была задействована в секторе услуг и на дополнительных производствах.

Однако почти все предприятия, появившиеся в заводских и рудничных поселениях после градообразующих, были экономически с ним связаны. Коксохимические производили кокс для металлургических заводов, машиностроительные – оборудование для шахт и заводов, а сфера услуг была ориентирована на работников базовых предприятий и членов их семей. Благополучие жителей заводских и рудничных посёлков, как и экономический успех дополнительных предприятий, было напрямую связано с успехами градообразующего предприятия.

Политическое и экономическое доминирование градообразующего предприятия

В повести «Старая Юзовка» советский писатель Илья Гонимов приписал Джону Юзу слова, якобы сказанные им относительно статуса основанной им Юзовки: «Это не Россия. Это завод» (1955, с. 88). Этот сюжет является художественным вымыслом, однако он многократно воспроизведен в академических текстах, так как описанная в повести сцена выглядит довольно правдоподобной. Действительно, администрация Юзовского завода и других градообразующих предприятий занималась различными аспектами развития экономической, социальной и культурной инфраструктуры города, которые в обычных (публичных) городах находятся в ведении муниципалитета. Для регулирования экономических отношений с другими предпринимателями и жителями города администрация предприятия учредила «Базарную контору», которая занималась вопросами поселения рабочих, торговой аренды, водоснабжения, вывоза мусора и нечистот и т. п. (Жаров и Степкин 2014, с. 179).

В 1890-х гг. часть жителей Юзовки попыталась убедить государственную власть в том, что поселению следует предоставить статус города с соответствующими правами на самоуправление. Однако неоднократные попытки местных активистов вывести город из-под власти корпорации не увенчались успехом (Жаров и Степкин 2014,

с. 154–164). Статус-кво устраивал правительство, которое не торопилось брать на себя социальные обязательства, выполняемые частным бизнесом. Только в 1917 г. постановлением Временного правительства Юзовка, вместе с несколькими другими заводскими и рудничными поселениями Донбасса, получила статус города. Однако новые органы городской власти еще длительное время после появления муниципалитетов находились под сильным влиянием заводских администраций.

Социальные теории начала XX в. убеждали в необходимости максимально пристального контроля администрации предприятия за действиями сотрудников для повышения эффективности производства и блага самого рабочего. Производственное пространство должно было отвечать этим идеям, поэтому управляющие предприятия планировали его так, чтобы минимизировать количество мест, где работник мог бы спрятаться от их бдительного ока. Многие социальные идеологи первой четверти XX в., вдохновленные идеями основателя научной организации труда Фредерика Тейлора и его последователей, рассматривали завод как идеальную модель, основные принципы которой должны быть перенесены на социальную систему. В заводских и рудничных посёлках эти принципы распространялись и на зависимое от предприятия население.

Приоритетными при планировании заводских и рудничных посёлков были производственные интересы, которым должны были подчиняться потребности их жителей. Символическим проявлением зависимости поселений от производств становились названия городов, производные от фамилий директоров или учредителей предприятий, таких как Юзовка, Енакиево, Горловка. Другим символическим проявлением отношения администрации предприятий к сопутствующему городу, как к одному из ресурсов производства, были корпоративные юбилейные альбомы. Такие альбомы часто размещали описание жилых рабочих кварталов и социально-рекреационной инфраструктуры в одном ряду с описанием цехов и других производственных отделений предприятия (Шустов 1896; Брониковский и др. 1908).

Отражением значимости градообразующих предприятий в жизни населения заводских и рудничных посёлков была пространственная сегрегация, основанная на профессиональной иерархии. Техническая элита – администрация завода и инженеры проживали в районах, оборудованных наилучшим образом, в домах с элементами роскоши. Менее квалифицированные рабочие жили в менее комфортных условиях. Неквалифицированные рабочие нередко прозябали, не имея доступа к элементарным коммунальным услугам. Сегрегация была призвана защитить пространство с особенно комфортными условиями для местной элиты – администрации предприятий и наиболее квалифицированных рабочих. Кроме того, она

отражала технократический принцип устройства общества промышленных моногородов, основанный на профессионализме и служебном ранге (Куликов и Чекрыжова 2015).

Типичный пример пространственной сегрегации заводского посёлка – поселение при Донецко-Юрьевском заводе (ныне – Алчевск), где для рабочих была выстроена «старая колония». Там в казармах проживали холостые, а в тесных отдельно стоящих домах – семейные рабочие. По соседству с «рабочей» была возведена «административная колония» для семей руководящего персонала, которые проживали в отдельных просторных, комфортабельных квартирах (Ямковой, Куксина и Плетенцов 1996).

Сотрудники заводского посёлка при Днепровском заводе (ныне – Каменское) тоже имели дифференцированный доступ к социальной инфраструктуре поселения. Администрация завода и высший инженерный состав жили в самом благоустроенном районе – «верхней колонии». Здесь было построено 32 здания с водопроводом и канализацией. Улицы «верхней колонии» были замощены, озеленены и имели электрическое освещение. Квалифицированные рабочие и низовая администрация размещались в «нижней колонии» в 129 домах квартирного типа и восьми казармах (на 1905 г.). Улицы «нижней колонии» тоже были озеленены и освещены электричеством. В распоряжении её жителей был центральный водопровод, но воду они набирали из гидрантов на улице, в отличие от «верхней колонии», где вода поступала в каждую квартиру. Квартир в рабочем посёлке хватало только на часть сотрудников предприятия, поэтому только служащие и часть наиболее квалифицированных рабочих жили в заводском посёлке. Малоквалифицированные и неквалифицированные рабочие вынуждены были арендовать жильё в соседнем селе Каменском (Воропаев, Нечволодов и Берс 1903, с. 132–134). Здесь отсутствовали даже элементарные коммунальные удобства. Улицы, застроенные мазанками, не имели твердого покрытия, отсутствовали канализация и освещение (Сабов 2012, с. 39). Кроме пространственной сегрегации, эксклюзивность ряда социальных объектов достигалась за счёт профессионального ценза и высоких членских взносов. Например, при Днепровском заводе существовали клуб и библиотека, пользоваться которыми могли только служащие (Брониковский и др. 1908, с. 32–33). Эксклюзивность доступа к некоторым социальным объектам несла символическое значение и должна была транслировать принцип устройства технократического общества заводского посёлка, основанный на профессионализме и служебном ранге.

Одним из наиболее действенных механизмов экономического доминирования предприятий в рабочих поселениях были заводские и рудничные лавки – учреждения розничной торговли, основанные градообразующими предприятиями. В рабочем фольклоре и публицистике такие лавки стали символом корпоративной гегемонии.

Представления о таких магазинах как о способе закабаления рабочих, доминирующие в литературе, в основном основаны на сведениях об их деятельности до середины 1880-х годов, когда трудовые отношения в промышленности не были законодательно урегулированы. Многие предприятия выплачивали рабочим зарплату раз в несколько месяцев, но при этом выдавали купоны, которые можно было обменять в лавках на продукты питания и некоторые другие товары первой необходимости по завышенным ценам. Со временем рабочий оказывался опутанным долгами перед лавкой, что прикрепляло его к предприятию. Со второй половины 1880-х годов трудовое законодательство, рабочее движение, а главное – свободный рынок труда сдерживали желание предпринимателей нажиться на своих рабочих и спекулировать товарами первой необходимости (Куликов 2018).

Корпоративный патернализм

Оборотной стороной абсолютной власти предприятия в городе становилась необходимость брать на себя расходы по созданию социальной инфраструктуры. Администрации заводов и рудников должны были налаживать условия для длительного проживания рабочих в своих поселениях. Кроме строительства жилья это включало отопление, водоснабжение, другие коммунальные услуги, обеспечение питанием, транспортом, устройство образовательных и медицинских учреждений, создание пожарных команд, организацию охраны порядка и тому подобное. Были случаи, когда компании тратили средства на менее жизненно необходимые проекты, например, театры, парки, оркестры, библиотеки (Воропаев, Нечволодов и Берс 1912).

Примером щедрых трат на социальные программы может служить Южно-Русское Днепровское металлургическое общество, владевшее Днепровским заводом и несколькими другими предприятиями тяжёлой промышленности на юге России. Среди общественных организаций, получавших полное или частичное финансовое обеспечение Общества, были коммерческое собрание, общество ревнителей женского образования, общества любителей охоты, гимнастическое, эсперантистов, гребного плавания, любителей чтения, а также православное, католическое, общество попечения о детях евреев, патриотическое общество молодёжи «Двуглавый орёл», общественное собрание служащих при Днепровском заводе. Компания финансировала строительство парка, театра, клуба для служащих, в поселке существовали польский, российский и украинский театральные кружки и даже кинотеатр (Чабан 2004, с. 12). В 1893 г. было открыто заводское двухклассное училище с шестилетним курсом для детей рабочих и служащих Днепровского завода. При училище существовал физический кабинет, а также библиотека с фондом 2200 книг (Брониковский и др. 1908, с. 23).

Социальное инвестирование было характерно, прежде всего, для предприятий, основанных на техноёмком производстве, поскольку им было необходимо привлечь и удержать квалифицированную рабочую силу. Создание комфортных условий проживания сотрудников стоило дорого, но предприятия рассчитывали на выгоду в долгосрочной перспективе. Развитая социальная инфраструктура была важным трудовым стимулом. Она должна была помочь уменьшить текучесть кадров, повысить производительность труда и корпоративную лояльность работников. Дополнительной причиной социальных расходов являлось желание предпринимателей создать положительный образ компании, которая заботится о своих работниках. Это также должно было способствовать созданию положительного образа бренда, повысить лояльность потребителей.

На практике расходы предприятий на социальную инфраструктуру сильно варьировались и зависели от многих факторов. Среди важнейших были производственные успехи и прибыли и соответственно возможность тратить на социальные программы; преобладание краткосрочных или долгосрочных стратегий развития; уровень дефицита рабочей силы в данном регионе и ее мобильности; готовность директоров предприятий воплощать в жизнь определенные социальные идеи. Важную роль играл также тип производства и продолжительность потенциального жизненного цикла предприятия.

Контроль объектов социальной инфраструктуры давал администрациям предприятий дополнительные механизмы осуществления власти в поселениях. Корпоративная собственность на жилье рабочих, с одной стороны, позволяла с легкостью избавляться от нежелательных жильцов. С другой – повышала зависимость рабочих от предприятия. Контроль рабочего как на производстве, так и вне его приводил к корпоративной гегемонии – фактически полному контролю компании над жителями города.

Руководители предприятий в ранних заводских и рудничных поселениях часто выстраивали такую модель отношений со своими рабочими, которая может быть охарактеризована как патерналистская. Многие предприниматели XIX в. считали опеку над рабочими своим религиозным долгом и моральной ответственностью. В таких случаях предприниматель выступал в роли отца, который обеспокоен благосостоянием своих подопечных, как если бы они были его собственными детьми. Патернализм включал, прежде всего, развитие образования, улучшение материального достатка, а также моральный контроль. «Забота» предпринимателя могла простирается далеко за производственные нужды, включая даже контроль семейных отношений.

Особенно упорно боролись предприниматели с пьянством. Набор методов был широк: от радикальных, включая полный запрет продажи и употребления алкоголя в городе, до «мягких», вроде пропаганды

здорового образа жизни, культура спорта, организации обществ трезвости. Иногда патернализм мог приобретать почти буквальные формы – например, когда руководитель предприятия становился крестным отцом детей своих работников (Borges and Torres 2012, p. 26). Почти безграничная власть владельца предприятия в заводских и рудничных поселениях предоставляла уникальную возможность для внедрения разного рода социальных экспериментов.

Патернализм был присущ, прежде всего, небольшим предприятиям, где устанавливались личностные отношения между предпринимателем и рабочими. С появлением крупных корпораций и иерархии наемных менеджеров отношения между администрацией и рабочими становились все более формализованными. Кроме того, наёмные управляющие были менее склонны играть роль хозяев поселения. Они были готовы смотреть на рабочих как на партнера. Поэтому на смену персональному предпринимательскому патернализму в начале XX в. приходит корпоративная социальная политика – система мероприятий, направленных на улучшение качества и уровня жизни своих сотрудников (Crawford 1999, p. 49).

Социальная ответственность градообразующих предприятий по отношению к жителям их поселений сохранилась и в советское время. В условиях экономики дефицита советские предприятия оказывали поддержку рабочим в обеспечении различных потребностей – от физиологических до потребностей в самореализации. Несмотря на отсутствие капиталистических корпораций, модель зависимого от предприятия поселения в значительной степени сохранилась. Только теперь она реализовывалась государственными предприятиями, а сами поселения стали называться моногородами. Промышленные предприятия строили жилье для рабочих, развивали рекреационную инфраструктуру и обеспечивали население товарами первой необходимости. Предприятия осуществляли социальную поддержку работников буквально от рождения до могилы: они строили ясли для малышей и оплачивали похороны погибших или умерших работников (Crowley 2016, p. 598–599).

Моногорода – города без будущего?

Во второй половине XX в. во многих странах начался процесс исчезновения промышленных моногородов. Часть превратились в города-призраки, некоторые были инкорпорированы соседними мегаполисами, другие изменили экономический профиль. Моногорода, в которых градообразующие предприятия теряли монополию и абсолютную власть, превращались в обычные публичные города с муниципалитетами, а жилой фонд переходил в собственность горожан.

Особенно трудно было выживать моногородам, возникшим при добывающих предприятиях. Истощение ресурсов ставит вопрос о целесообразности существования самого города. Немало городов,

основанных вокруг предприятий обрабатывающей промышленности, также переживали глубокий кризис вследствие глобальных изменений экономической конъюнктуры.

Промышленные города во многих странах мира с последней четверти прошлого века проходят через болезненный процесс деиндустриализации. Начало Четвертой индустриальной революции, перемещение трудоемких производств в страны с низкими затратами на рабочую силу, угроза массовой безработицы в городах, ориентированных на «традиционное» промышленное производство, бросает вызов политикам, ученым и предпринимателям: каким образом преодолеть экономические и социальные проблемы промышленных моногородов? Как найти новое место старым промышленным регионам в экономике и культуре страны? Как старым промышленным предприятиям адаптироваться к Четвертой индустриальной революции, если они не хотят быть ею сметены? Как преодолеть кризис идентичности и найти новый смысл и цель существования деградирующих промышленных городов? Как сохранить их культурное наследие?

Феномен моногорода рано относить к исключительно историческим явлениям. Во многих странах мира они ещё производят значительную часть промышленной продукции, и в них проживает большое количество людей. Например, по некоторым подсчетам, в 2008 г. из 1100 городов Российской Федерации 460 были зависимыми от одной промышленной отрасли, то есть являлись моногородами. В российских моногородах проживает 25% всего населения страны, и они производят 40% валового внутреннего продукта (Crowley 2016, p. 401).

В то время как страны бывшего СССР ломают головы над тем, как избавиться от проблемного советского наследия, китайское правительство начало программу создания нового поколения моногородов. В 2010-х в Китае реализуется проект образования *tese xiaozhen* – «специализированных городов» (The Economist 2017). Местным чиновникам предлагается определиться с тем, что делает их город уникальным – сочетание промышленной специализации, туристических достопримечательностей и местного образа жизни, а затем развить эти особенности. Целью этого масштабного проекта является сдерживание роста мегаполисов и поощрение расселения населения в сравнительно небольших по размеру городах. Также специализация городов призвана дать экономический эффект на основе специализации труда.

Многочисленные примеры из истории промышленных регионов мира показывают, что будущее моногородов не только в полном упадке. Существуют примеры, когда благодаря своевременным решениям в городах развивались легкая промышленность и сектор услуг, превращая моногорода в полифункциональные города. Особенно важным фактором при этом является развитие современного образования и

научно-исследовательских разработок. Самим промышленным моногородам трудно осуществить диверсификацию экономического профиля города и достичь устойчивого развития. Такая задача требует стратегии и поддержки на государственном уровне.

Библиография

- Брониковский, М. О., Я. Войцеховский, К. Ключковский и Я. Родкевич. 1908. *Описание Днепровского завода Южно-русского Днепровского металлургического общества*. Варшава: Изд-во ЮРДМО.
- Воропаев, М. А., В. И. Нечволодов, и Г. Г. Берс. 1903. *По Екатерининской железной дороге: [Справ. о пром. предприятиях края с ист. сведениями о нем и о его достопримечательностях]*. Ред. А. Н. Лисовский. Екатеринослав: тов-во «Печатня С. П. Яковлева».
- Воропаев, М. А., В. И. Нечволодов и Г. Г. Берс. 1912. *По Екатерининской железной дороге: [Справ. о пром. предприятиях края с ист. сведениями о нем и о его достопримечательностях]*. Вып. 2. Екатеринослав: Упр. Екатеринбург. ж. д.
- Гайдук, В. А., В. Г. Ляшенко, В. И. Мозговой и И. П. Навка. 2000. *Юз и Юзовка*. Донецк: Кардинал.
- Гонимов, И. А. 1955. *Старая Юзовка: 1869–1905*. Сталино: Областное издательство.
- Жаров, А. А., и В. П. Степкин. 2014. *Старая Юзовка*. Донецк: Пресса Украины.
- Кандауров, Д. Р. 1914. *Фабрично-заводские предприятия Российской империи (исключая Финляндию)*. Петроград: тип. Т-ва под фирмой «Электротипография Н. Я. Стойковой».
- Ільченко, М. С., Кузіна, К. В., Куліков, В. О. та ін. 2008. *Праця, виснаження та успіх: промислові мономіста Донбасу*. Львів: ФОП Шумилович.
- Куликов, В. А., и О. И. Чекрыжова. 2015. Пространственная сегрегация в корпоративных городах Донбасса в позднеимперский период. *Информационный бюллетень ассоциации «История и компьютер»* (Спец. выпуск 45: Материалы межд. научн. конференции «Геоинформационные системы и технологии в исторических исследованиях»): с. 105–110.
- Куліков, В. О. 2018. Корпоративні крамниці в заводських та копальневих поселеннях Донбасу в останній третині XIX – на поч. XX ст. *Вісник ХНУ імені В. Н. Каразіна. Серія «Історія України. Українознавство: історичні та філософські науки»* 25.
- Сабов, М. М. 2012. Особливості формування робітничого поселення на території с. Кам'янське в період індустріалізації Наддніпров'я наприкінці XIX – на початку XX ст. В кн. *Придніпров'я: історико-краєзнавчі дослідження: зб. наук. праць*, с. 34–41. Дніпропетровськ: Вид-во Дніпропетровського ун-ту.

- Чабан, М. 2004. *Мандрівки старим Кам'янським. Документальне видання*. Дніпропетровськ: ІМА-прес.
- Шустов, А. 1896. *Альбом участников Всероссийской Промышленной и Художественной Выставки в Нижнем Новгороде 1896 года*. С.-Петербург: тип. М-ва Путей Сообщения.
- Ямковой, А. А., Е. А. Куксина и Г. А. Плетенцов. 1996. *Путь длинной в 100 лет: Очерки истории Алчевского металлургического комбината*. Луганск: Світлиця.
- Borges, Marcelo, and Susana Torres. 2012. "Company Towns: Concepts, Historiography, and Approaches." In *Company Towns: Labor, Space, and Power Relations across Time and Continents*, 1–40. New York: Palgrave Macmillan.
- Crawford, Margaret. 1999. "The 'New' Company Town." *Perspecta* 30: 48–57.
- Crowley, Stephen. 2016. "Monotowns and the Political Economy of Industrial Restructuring in Russia." *Post-Soviet Affairs* 32 (5): 397–422.
- Dinius, Oliver, and Angela Vergara. 2011. "Company Towns in the Americas. An Introduction." In *Company Towns in the Americas: Landscape, Power, and Working-Class Communities (Geographies of Justice and Social Transformation)*, 1–16. Athens, GA: University of Georgia Press.
- Green, Hardy. 2012. *The Company Town: The Industrial Edens and Satanic Mills That Shaped the American Economy*: Basic Books.
- Porteous, J. Douglas. 1970. "The Nature of the Company Town." *Transactions of the Institute of British Geographers* (51): 127–142.
- Porteous, Douglas. 1971. *The Single-Enterprise Community in North America (Council of Planning Librarians. Exchange bibliography)*: University of Victoria, B.C.
- Simpson, Sidney P., and M. S. Edwards. 1923. *The Company Town. Submitted to the US Coal Commission by the Bituminous Operators' Special Committee, September 8, 1923*. Washington.
- The Economist. 2017. "China Pushes Towns to Brand Themselves, Then Regrets It." *The Economist*, 19.12.2017.

References

- Borges, Marcelo, and Susana Torres. 2012. "Company Towns: Concepts, Historiography, and Approaches." In *Company Towns: Labor, Space, and Power Relations across Time and Continents*, 1–40. New York: Palgrave Macmillan.
- Bronikovskii, M. O., Ia. Voitsekhovskii, K. Kliukovskii, and Ia. Rodkevich. 1908. *Opisanie Dneprovskogo zavoda Iuzhno-russkogo Dneprovskogo metallurgicheskogo obshchestva [The Dnieper Plant of the South-Russia Dnieper Metallurgy Company]*. Warsaw: Izd-vo IuRDMO. (In Russian)
- Chaban, M. 2004. *Mandrivky starym Kam'ians'kym. Dokumental'ne vydannia [A Journey to the Old Kamianske]*. Dnipropetrovsk: IMA-pres. (In Ukrainian)

- Crawford, Margaret. 1999. "The 'New' Company Town." *Perspecta* 30: 48–57.
- Crowley, Stephen. 2016. "Monotowns and the Political Economy of Industrial Restructuring in Russia." *Post-Soviet Affairs* 32 (5): 397–422.
- Dinius, Oliver, and Angela Vergara. 2011. "Company Towns in the Americas. An Introduction." In *Company Towns in the Americas: Landscape, Power, and Working-Class Communities (Geographies of Justice and Social Transformation)*, 1–16. Athens, GA: University of Georgia Press.
- Gaiduk, V. A., V. G. Liashenko, V. I. Mozgovoi, and I. P. Navka. 2000. *Iuz i Iuzovka [Hughes and Iuzovka]*. Donetsk: Kardinal. (In Russian)
- Gonimov, I. A. 1955. *Staraia Iuzovka: 1869–1905 [The Old Iuzovka: 1869–1905]*. Stalino: Oblastnoe izdatel'stvo. (In Russian)
- Green, Hardy. 2012. *The Company Town: The Industrial Edens and Satanic Mills That Shaped the American Economy*: Basic Books.
- Iamkovoi, A. A., E. A. Kuksina, and G. A. Pletentsov. 1996. *Put' dlinnoi v 100 let: Ocherki istorii Alchevskogo metallurgicheskogo kombinata [Essays on the History of Alchevsk Metallurgy Plant]*. Lugansk: Svitlitsia. (In Russian)
- Il'chenko, M. S., Kuzina, K. V., Kulikov, V. O. ta in. 2008. *Pracia, vysnazhennia ta uspih: promyslovi monomista Donbasu [Labor, Exhaustion, and Success: Industrial Monotowns in the Donbas]*. Lviv: FOP Shumylovych. (In Ukrainian)
- Kandaurov, D. R. 1914. *Fabrichno-zavodskie predpriatiia Rossiiskoi imperii (iskliuchaia Finliandiiu) [List of Factories and Plants in Russia]*. Petrograd: tip. T-va pod firmoi «Elektrotipografiia N. Ia. Stoikovoi». (In Russian)
- Kulikov, V. A., and O. I. Chekryzhova. 2015. "Prostranstvennaia segregatsiia v korporativnykh gorodakh Donbassa v pozdneimperskii period [Spatial Segregation in Company Towns in the Donbas]." *Informatsionnyi biulleten' assotsiatsii «Istoriia i komp'uter» (Spets. vypusk 45: Materialy mezhd. nauchn. konferentsii «Geoinformatsionnye sistemy i tekhnologii v istoricheskikh issledovaniakh»)*: 105–110. (In Russian)
- Kulikov, V. O. 2018. "Korporativni kramnyci v zavods'kykh ta kopal'nevnykh poselenniakh Donbasu v ostannii tretyni XIX – na poch. XX st. [Company Stores in the Donbas in the Late Nineteenth through Early Twentieth Century]." *Visnyk HNU imeni V. N. Karazina. Seriia «Istoriia Ukrainy. Ukrai'noznavstvo: istorichni ta filosof's'ki nauky»* (25). (In Ukrainian)
- Porteous, Douglas. 1971. *The Single-Enterprise Community in North America (Council of Planning Librarians. Exchange bibliography)*: University of Victoria, B.C.
- Porteous, J. Douglas. 1970. "The Nature of the Company Town." *Transactions of the Institute of British Geographers* (51): 127–142.
- Sabov, M. M. 2012. "Osoblyvosti formuvannia robitnychogo poselennia na terytorii' s. Kam'ians'ke v period industrializatsii' Naddniprovia naprykinci XIX – na pochatku XX st. [The Characteristic Features of the Company Towns Formation Near the Kamenskoe Village]." In *Prydniprovia: istoriiko-*

kraieznavchi doslidzhennia: zb. nauk. prac', 34–41. Dnipropetrovsk: Vyd-vo Dnipropetrovs'kogo un-tu. (In Ukrainian)

Shustov, A. 1896. *Al'bom uchastnikov Vserossiiskoi Promyshlennoi i Khudozhestvennoi Vystavki v Nizhnem Novgorode 1896 goda [The Album of the Participant of the All-Russian Exhibition in Nizhny Novgorod]*. St.-Petersburg: tip. M-va Putei Soobshcheniia. (In Russian)

Simpson, Sidney P., and M. S. Edwards. 1923. *The Company Town. Submitted to the US Coal Commission by the Bituminous Operators' Special Committee, September 8, 1923*. Washington.

The Economist. 2017. "China Pushes Towns to Brand Themselves, Then Regrets It." *The Economist*, 19.12.2017.

Voropaev, M. A., V. I. Nechvolodov, and G. G. Bers. 1903. *Po Ekaterininskoi zheleznoi doroge: Sprav. o prom. predpriiatiakh kraia s ist. svedeniiami o nem i o ego dostoprimechatel'nostiakh [Along the Ekaterinoslav Railroad]*, edited by A. N. Lisovskii. Ekaterinoslav: tov-vo «Pechatnia S. P. Iakovleva». (In Russian)

Voropaev, M. A., V. I. Nechvolodov, and G. G. Bers. 1912. *Po Ekaterininskoi zheleznoi doroge: Sprav. o prom. predpriiatiakh kraia s ist. svedeniiami o nem i o ego dostoprimechatel'nostiakh [Along the Ekaterinoslav Railroad]*. Vol. 2. Ekaterinoslav: Upr. Ekaterin. zh. d. (In Russian)

Zharov, A. A., and V. P. Stepkin. 2014. *Staraia Iuzovka [The Old Iuzovka]*. Donetsk: Pressa Ukrainy. (In Russian)

Об авторе

Владимир Александрович Куликов – кандидат исторических наук, доцент, докторант Харьковского национального университета имени В. Н. Каразина, Украина.