

Гоманенко О. А. Организационно-хозяйственное укрепление речного флота СССР: тенденция второй пятилетки (на примере волжского водного транспорта) / О. А. Гоманенко // Научный диалог. — 2017. — № 5. — С. 175—185. — DOI: 10.24224/2227-1295-2017-5-175-185.

Gomanenko, O. A. (2017). Organizational and Economic Strengthening of the USSR River Fleet: Trend of the Second Five-Years Plan (by Example of the Volga Water Transport). *Nauchnyy dialog*, 5: 175-185. DOI: 10.24224/2227-1295-2017-5-175-185. (In Russ.).



Журнал включен в Перечень ВАК

УДК 94(47).084.6:656.62(282.247.41)

DOI: 10.24224/2227-1295-2017-5-175-185

Организационно-хозяйственное укрепление речного флота СССР: тенденция второй пятилетки (на примере волжского водного транспорта)

© Гоманенко Олеся Александровна (2017), orcid.org/0000-0001-9178-1145, кандидат исторических наук, доцент, Федеральное государственное автономное учреждение высшего образования «Волгоградский государственный университет» (Волгоград, Россия), gomanenko.olesya@mail.ru.

SPIN-code: 2946-3332

Рассматриваются организационные и хозяйственные мероприятия, проводимые на водном транспорте в период выполнения второго пятилетнего плана. Модернизация речного флота в условиях роста водных грузопассажирских перевозок является сейчас актуальной задачей в области национальной экономики. В данной статье рассматривается историко-экономический опыт перестройки работы водного транспорта на примере волжских пароходств. Показано, что в 1930-е годы речной транспорт СССР постоянно ощущал финансово-экономические и технические трудности. Утверждается, что водный транспорт Волги имел исключительное значение в транспортной системе народного хозяйства: в середине 1930-х годов волжский флот выполнял более трети всех речных перевозок в СССР. Однако, как указывает автор, материально-техническая база подвижного состава была изношена. Кроме этого, речной транспорт испытывал проблемы как экономического, так и организационного характера. Подчеркивается, что вследствие этого темпы его модернизации были крайне медленными. Приводятся данные о том, что в 1934 году для улучшения работы и ликвидации организационных недостатков в управлении речным транспортом Народный комиссариат водного транспорта провел переустройство по принципу производственно-территориального деления. Сообщается, что на Волге было образовано три самостоятельных пароходства. Автор доказывает, что фактически такая

организация перевозок не соответствовала принципу поперечного деления реки, что вызывало затруднения в работе речного флота.

Ключевые слова: речной транспорт; история; экономика; управление; Волга.

1. Введение

В 1930-е годы речной транспорт СССР играл важную роль в экономике страны. Речные грузовые перевозки являлись наиболее дешевыми из всех видов перевозок. Водный транспорт Волги имел исключительное значение в транспортной системе народного хозяйства. Если в начале 1930-х годов волжский флот выполнял до 60 % всех речных перевозок в СССР, то к концу 1930-х годов — около 30 % [Гоманенко и др., 2016, с. 80]. Размер инвестиций в реконструкцию и укрепление своих средств производства не соответствовал его удельному весу в перевозках. Помимо этого, были и причины организационного характера.

2. Методика

Методологической основой исследования стали принципы исторического исследования: объективности, историзма, системности, а также ценностный и цивилизационный подходы. Методология исследования формировалась на основе использования многофакторного анализа, что дало возможность изучить тему через комплексное исследование взаимосвязи исторических, экономических и внутриполитических факторов. Применялись историко-генетический, историко-сравнительный и статистический методы.

3. Реорганизация системы управления на речном транспорте

Для улучшения работы и ликвидации организационных недостатков в управлении водным транспортом Народный комиссариат водного транспорта и его органы были преобразованы в соответствии с Постановлением ЦИК СССР № 89, СНК СССР № 527 от 15 марта 1934 года «О реорганизации органов управления водного транспорта». На основании этих решений НКВТ провел переустройство по принципу производственно-территориального деления. В Наркомате водного транспорта вместо ликвидируемого речного эксплуатационно-технического управления было образовано четыре Центральных производственно-территориальных управления речного транспорта (ЦУРТ): Волжско-Камское (ВКЦУРТ), Северное, Южное, Восточное. Волжско-Камское управление речного транспорта охватывало шесть пароходств: Нижневолжское (НВРП), Средневолжское (СВРП), Верхневолжское (ВВРП), Московско-Окское, Камское и Уральское [Речной транспорт в директивах, 1959, с. 143].

В итоге в 1934 году на Волге было организовано три новых пароходства, что должно было разграничить и облегчить контроль за перевозками на каждом отдельном отрезке реки. Волжские пароходства теперь специализировались на определенном составе перевозимых грузов. Управление работой речного транспорта стало также осуществляться на каждом отдельном участке Волги. Но такая организация перевозок не соответствовала принципу поперечного деления Волги. В результате происходили затруднения в планировании и взаимных расчетах между пароходствами, что было связано и со слабой материальной базой.

4. Образование волжских речных пароходств

ВВРП являлось самым крупным из волжских пароходств по перевозке грузов. Управление пароходства находилось в Горьком. Согласно уставу предприятия, утвержденному приказом НКВТ СССР № 290 от 26 июля 1934 года, уставной капитал ВВРП составил 124 371 000 рублей [РГАЭ, ф. 7458, оп. 1, д. 1589, л. 69]. Предметом деятельности пароходства Верхней Волги являлось обслуживание транспортных нужд народного хозяйства речным флотом, развитие судоходства в пределах реки Волги от истоков до Козловки включительно с притоками, кроме Оки, Мологи и Шексны, а также эксплуатация речного флота.

Вторым по объемам грузоперевозок было Нижневолжское речное пароходство с Управлением в Астрахани. Уставной капитал пароходства был в 1,6 раз больше, чем ВВРП, и составил 197 394 000 рублей [РГАЭ, ф. 7458, оп. 1, д. 1589, л. 75]. Предметом деятельности пароходства Нижней Волги являлось обслуживание транспортных нужд народного хозяйства речным флотом, развитие судоходства в пределах реки Волги от Камышина (включительно) до пристани Бертюль (по Бахтемировскому рукаву) включительно и дельты реки, а также эксплуатация речного флота.

Управление Средневолжского речного пароходства располагалось в Самаре. Уставной капитал СВРП был самым маленьким среди остальных волжских пароходств и составил 98 328 000 рублей (в 2 раза меньше, чем в НВРП) [РГАЭ, ф. 7458, оп. 1, д. 1589, л. 72]. Предметом деятельности пароходства Средней Волги являлось обслуживание транспортных нужд народного хозяйства речным флотом, развитие судоходства в пределах реки Волги от Козловки до Камышина (исключительно) с притоками, кроме Камы, а также эксплуатация речного флота.

Если уставной капитал определял минимальный размер имущества предприятия, то уставной фонд состоял из совокупности оборотных средств и закрепленных за ним основных фондов в денежном выражении

(что выражалось в собственных средствах (прибыли) и целевого финансирования). Поэтому уставные фонды пароходств были несколько выше уставных капиталов. Самым большим уставным фондом обладало НВРП — 206 773 956 рублей. Уставной фонд ВВРП составил 163509450 рублей, СВРП — 105 999 688 рублей [РГАЭ, ф. 7458, оп. 1, д. 1589, л. 21—27].

5. Организация грузоперевозок

Реорганизация в системе НКВТ и образование новых пароходств повлекли распределение волжского транзитного транспорта. Тоннаж для перевозки нефти, угля, рыбы и соли был отдан НВРП, зерна и цемента — СВРП, лесных грузов — ВВРП и т. п. [ГАВО, ф. 557, оп. 19, д. 1, л. 3.] Такая организация перевозок не соответствовала принципу поперечного деления Волги на три самостоятельных пароходства. Созданные по количеству видов флота ведомства лишь затрудняли планирование и взаимные расчеты между пароходствами, что было связано и со слабой материально-технической базой.

Для улучшения работы речного транспорта стало применяться планирование перевозок и подразделение грузов на две категории. Планированием перевозок грузов общегосударственного значения (нефть, уголь, лес, металл, машины, зерно, хлопок, соль, руда и др.) занимался Наркомат водного транспорта. Остальные грузы составляли другую категорию, их планированием занимались сами пароходства [Речной транспорт за 50 лет, 1967, с. 130]. Данные мероприятия были направлены, в частности, на снижение простоев.

За 1933—1937 годы в общем отправлении грузов внутренним водным транспортом, в том числе Волги, увеличилась доля лесных, хлебных и индустриальных грузов (каменный уголь, металлы и др.) и снизилась доля нефтяных, что было связано с нехваткой нефтеналивного тоннажа, простоями и сокращением дальности перевозок нефтепродуктов.

Волжско-Камское ЦУРТ было уникальным по протяжению своего пути и по продукции в цепи всех Центральных производственно-территориальных управлений речного транспорта СССР и выполняло несравнимо большую работу в системе народного хозяйства, чем прочие ЦУРТ. В 1934 году ВКЦУРТ по плану отводилось 20,6 % капвложений от всех речных управлений, фактически это соотношение увеличилось до 68,6 % [РГАЭ, ф. 7458, оп. 1, д. 1606, л. 19].

Если железнодорожный транспорт увеличил грузооборот с 133,9 млрд т-км в 1930 году до 172 млрд т-км в 1933 году, то водный — с 45,6 до 59,9 млрд т-км соответственно. Пароходства ВКЦУРТ увеличили свой

грузооборот с 18,4 млрд т-км в 1933 году до 20 млрд т-км в 1934 году [РГАЭ, ф. 7458, оп. 1, д. 1606, л. 19]. Однако для развития экономики страны этого было мало.

6. Капитальное строительство на водном транспорте.

С реорганизацией в 1934 году НКВТ все функциональные хозяйственные объединения были ликвидированы, в том числе Всесоюзное объединение капитального строительства на водном транспорте (Водстрой). Водстрой до этого осуществлял наиболее крупное строительство [Амусин, 1963, с. 53, 101]. После реорганизации капстроительство было возложено непосредственно на пароходства, которым были переданы стройки ликвидированного объединения. Исключение составили строительные управления по реконструкции Мариинской и Москворецкой водных систем, Азовское строительное управление, а также Институт проектирования и изысканий на водном транспорте (Гипроводтранс). Данные управления и учреждения остались в непосредственном подчинении НКВТ как самостоятельные управления. Таким образом, в 1934 году капвложения в системе водного транспорта производились через отделы капстроительства речных пароходств [РГАЭ, ф. 7458, оп. 1, д. 1307, л. 4].

Общее планирование капитальных вложений в системе НКВТ осуществлялось сектором капстроительства планово-финансового отдела (ПФО) НКВТ. ПФО устанавливал и представлял через Госплан СССР на утверждение СНК СССР годовые планы строительных работ для центральных управлений и самостоятельных отделов НКВТ. Также ПФО НКВТ рассчитывал размеры квартальных ассигнований — отдельно для сверхлимитных объектов строительства и суммарно по направлениям для всего прочего внелимитного строительства. Проекты и сметы утверждались согласно постановлению СНК СССР от 3 сентября 1934 года «О прекращении беспроектного и бессметного строительства» и приказа НКВТ № 428 от 16 ноября 1934 года следующим порядком. Проекты и сметы по сверхлимитным объектам строительства утверждались Наркомом водного транспорта по рассмотрению проектов в Техническом совете НКВТ. По внелимитным объектам строительства стоимостью от 1 до 2 млн рублей по путевому, жилищному, коммунальному, культурно-бытовому, медико-санитарному строительству и строительству учебных, научных учреждений проекты и сметы утверждались начальниками Центральных управлений или руководителями самостоятельных отделов НКВТ. Проекты и сметы от 500 000 рублей до 1 млн рублей по портовому строительству, возведению судоремонтных заводов, гражданскому, служебному

и сельскохозяйственному строительству также утверждались начальниками Центральных управлений или начальниками самостоятельных отделов НКВТ. По прочим внелимитным объектам строительства стоимостью ниже 500 000 рублей проекты и сметы утверждали начальники пароходств [РГАЭ, ф. 7458, оп. 1, д. 1307, л. 5].

План НКВТ по капвложениям на 1934 год был утвержден СНК СССР 9 сентября 1934 года постановлением № 2097 на сумму 521,33 млн рублей. В нее входило финансирование Наркомводом и посторонних сопутствующих организаций на сумму 30,8 млн рублей (Средневогостроя, строительства домов специалистов, расходов по гидрографии). Однако и посторонние организации участвовали в безвозвратном финансировании работ НКВТ на сумму 3,9 млн рублей (Заготзерно и др.). Таким образом, общий план капитальных затрат НКВТ за 1934 год составил 494,4 млн рублей. В эту сумму входило мелкое судостроение (65 650,0 тыс. рублей), плановые назначения (174 000,0 тыс. рублей) на расходы по судостроению в зависимости от степени готовности судов, а также на строительство судов, вводимых в эксплуатацию в 1934 году [РГАЭ, ф. 7458, оп. 1, д. 1307, л. 6].

Существовавшие до 1934 года самостоятельные объединения Всесоюзное объединение судостроительных и ремонтных заводов НКВТ (Судостройремонт) и Всесоюзное объединение деревянного судостроения НКВТ (ВОДС) были ликвидированы. Находившиеся в их системе заводы и мастерские первого и второго разрядов и верфи были переданы соответствующим морским и речным пароходствам. Исключение составил завод Водтранприбор, который был передан в непосредственное подчинение вновь образованному Центральному управлению морского флота [РГАЭ, ф. 7458, оп. 1, д. 1308, л. 2].

Производственная программа была задана промышленным предприятиям НКВТ по плану 1934 года в 327 225,0 тыс. рублей. Фактически было выполнено 98,2 % плана (321 461,0 тыс. рублей). Недовыполнение плана относится в основном к деревянному и металлическому судостроению и капремонту. Причинами являлись: плохая организация труда, недоиспользование судоподъемных средств, отсутствие четкого заводского планирования, затягивание по некоторым заводам сроков ремонта судов. Все это вело к удорожанию ремонта и влияло на уменьшение перевозок [РГАЭ, ф. 7458, оп. 1, д. 1308, л. 3].

В 1934 году фактически было начато строительство Горьковского порта по его полной реконструкции, вызванной ростом индустриализации страны и экономической целесообразности. По общему объему грузовой

и пассажирской работы порт Горький занимал второе место по СССР (первое было у Астраханского порта), по переработке сухогрузов, в том числе тарных (исключая нефть) — первое место [РГАЭ, ф. 7458, оп. 1, д. 1619, л. 1]. Для возведения порта с 1 января 1934 года при начальнике ВВРП было организовано особое строительное управление (самостоятельная строительная контора). Строительство грузовых причалов (Молитовских, Окских) позволяло механизировать перегрузочную работу, решить вопрос о работе порта в период половодья, а также расширить территории для складов. Однако сметы имели ряд недочетов. Так, стоимость центрального порта в составе 27 грузовых причалов по эскизному проекту Гипроводтранса в 1932 году определялась в 35 893 000 рублей (1 330 000 рублей каждый причал). Стоимость четырех Окских причалов по генеральной смете Гипроводтранса, утвержденной НКВТ распоряжением от 21 декабря 1934 года, составила 21 462 000 руб. (по 5 354 000 руб. на причал) [РГАЭ, ф. 7458, оп. 1, д. 1619, л. 9 об.-10].

Строительные отделы, организованные в пароходствах в 1934 году, руководили и контролировали работы по объектам титульного строительства, берегового и гидротехнического капитального строительства бассейна, занимались производственным планированием, учетом и обеспечением объектов технической документацией. Основную программу капитального строительства Стройотделы осуществляли через свои строительные участки. Такие участки являлись самостоятельными производственными единицами с законченным балансом, с расчетными и конкретными счетами в спецбанках и Госбанке. Работу по береговому гидротехническому строительству и строительству связи производили хозяйственным способом [РГАЭ, ф. 7458, оп. 1, д. 2400, л. 10].

Капстроительство разделялось по производственному принципу основной деятельности:

1) новое судостроение, капремонт флота, оборудование, находившееся в эксплуатации, капремонт мастерских и верфей с проектно-сметными и научными работами. Данное строительство находилось в подчинении судомеханического отдела пароходства;

2) строительство пути и связи с соответствующими проектно-исследовательскими работами. Возглавляла этот вид строительства Служба пути и связи пароходства;

3) береговое строительство, в которое входило новое оборудование и его монтаж, социально-бытовые объекты, промздания, вокзалы, склады, механизация погрузо-разгрузочных работ и капремонт. Подчинялся этот вид строительства Строительному отделу пароходства;

4) приобретение инвентаря и прочее находилось в ведении Материального отдела пароходства [РГАЭ, ф. 7458, оп. 1, д. 2385, л. 1].

7. Материальное снабжение на речном транспорте

Материальные отделы пароходств занимались снабжением материально-техническими изделиями и оборудованием всех структурных частей пароходств. Снабжение производилось в соответствии с правительственными распоряжениями по системе фондирования, лимитирования и самозаготовок по материалам, не входившим в номенклатуру Госплана СССР и централизованного снабжения. Реализация выделенных фондов в основном производилась непосредственно аппаратом Заготовительной конторы. Часть фондовых материалов реализовывалась через сеть Заготконтор НКВТ в соответствии с хозяйственной целесообразностью территориального расположения поставщика материалов [РГАЭ, ф. 7458, оп. 1, д. 2383, л. 41]. Данная система материально-заготовительных контор по НКВТ на протяжении ряда лет оправдала свое назначение. Главными задачами материального снабжения в 1935 году были: своевременная, полная реализация и поставка материалов на производство; борьба с затоваренностью на складах производственных предприятий; борьба за качество поставляемой продукции, за снижение заготовительных цен, себестоимости обработки материалов; усиление работы по мобилизации внутренних ресурсов. По всем выделенным фондам на 1935 год и по плану заготовок децентрализованных материалов в соответствии со сроком, установленным Правительством, были заключены хозяйственные договоры с заводами и сбытовыми организациями — поставщиками. При несвоевременных поставках применялись санкции — денежные штрафы поставщиков [РГАЭ, ф. 7458, оп. 1, д. 2383, л. 41об.].

8. Итоги работы речного флота за 1934 год

1934 год был тяжелым для речного флота СССР в финансовом плане. На 19,8 % увеличилась себестоимость перевозок водным транспортом. Причинами стали нерациональное использование флота, невыполнение установленных планом эксплуатационных измерителей работы флота, перерасход по сравнению с планом [РГАЭ, ф. 7458, оп. 1, д. 1306, л. 9 об.]. План перевозок 1934 года ВКЦУРТ не выполнило из-за окончания строительства ряда гигантов индустрии, нерационального передвижения рабочей силы, уменьшения притока пассажиров и сокращения среднего пробега. Кроме этого, невыполнение плана перевозок грузов большой скорости вызвано было уклонением клиентуры от перевозки водой, слабым привлечением непланируемых перевозок и грузов с железной дороги на реку

и др. [РГАЭ, ф. 7458, оп. 1, д. 1606, л. 22] Только в 1935 году речной транспорт СССР, в том числе волжский, впервые за ряд последних лет выполнил и перевыполнил навигационный план — перевез 64,7млн т. грузов по чистому отправлению (111 % от плана и 123 % от 1934 года) [РГАЭ, ф. 7458, оп. 1, д. 1852, л. 1].

9. Выводы

На долю волжских пароходств в середине 1930-х годов приходилось более 30 % всех речных перевозок грузов и пассажиров страны [Речной транспорт в 1934 г., 1936, с. 7—10, 18]. В период реорганизации в 1934 году волжский речной флот испытывал серьезные затруднения. Помимо финансовых и технических проблем, связанных со слабой материальной базой, водный транспорт ощущал и трудности управленческо-организационного характера. Проведенное Наркоматом водного транспорта в 1934 году переустройство по принципу производственно-территориального деления на деле вызывало затруднения в работе волжского речного флота. На Волге было образовано три новых пароходства. Но такая организация перевозок не соответствовала принципу поперечного деления реки, так как вызывала проблемы в планировании и взаимных расчетах между волжскими пароходствами.

Источники и принятые сокращения

1. ГАВО — Государственный архив Волгоградской области. Ф. 557 (Волгоградский речной порт). Оп. 19. Д. 1. Л. 3.
2. Речной транспорт в директивах коммунистической партии, законодательных актах и постановлениях Советского правительства (1918—1959). — Москва : Речной транспорт, 1959. — 230 с.
3. Речной транспорт в 1934 г. : статистические сведения. — Москва : Наркомвод, 1936. — 449 с.
4. РГАЭ — Российский государственный архив экономики. Ф. 7458 (Народный комиссариат водного транспорта). Оп. 1. Д. 1306. Л. 9 об.; Д. 1307. Л. 4, 5, 6; Д. 1308. Л. 2, 3; Д. 1589. Л. 21—27, 69, 72, 75; Д. 1606. Л. 19, 22; Д. 1619. Л. 1, 9 об.-10; Д. 1852. Л. 1; Д. 2383. Л. 41—41 об.; Д. 2385. Л. 1; Д. 2400. Л. 10.

Литература

1. Амосин М. Д. Речной транспорт в период завершения социалистической реконструкции народного хозяйства СССР (1933—1937 годы) / М. Д. Амосин. — Москва : Речной транспорт, 1963. — 238 с.
2. Гоманенко О. А. К истории финансово-хозяйственной деятельности Волжского речного транспорта в период НЭПа и первой пятилетки / О. А. Гоманенко,

В. В. Булатов // Вестник Волгоградского государственного университета. Сер. 4, История. Регионоведение. Международные отношения. — 2016. — № 1 (37). — С. 75—84.

3. *Речной транспорт за 50 лет Советской власти* / М. Амосин [и др.] ; гл. ред. М. С. Назаров. — Москва : Транспорт, 1967. — 336 с.

Organizational and Economic Strengthening of the USSR River Fleet: Trend of the Second Five-Years Plan (by Example of the Volga Water Transport)

© **Gomanenko Olesya Aleksandrovna (2017)**, PhD in History, associate professor, Volgograd State University (Volgograd, Russia), gomanenko.olesya@mail.ru.

The organizational and economic activities carried out on water transport during the second five-year plan are considered. The modernization of the river fleet in the face of rising water passenger transportation is now an urgent task in the field of the national economy. This article discusses the historical and economic restructuring experience of operation of water transport on the example of the Volga steamship lines. It is shown that in the 1930-ies the USSR river transport faced the financial-economic and technical challenges. It is argued that water transport of the Volga was of exceptional importance in the transport system of the national economy: in the mid 1930-ies the Volga fleet completed more than one-third of all river transport in the USSR. However, as the author points out, the logistics of rolling stock was worn out. In addition, river transport had problems of both economic and organizational nature. It is emphasized that as a result, the pace of modernization was very slow. The data are given that in 1934 People's Commissariat of water transport held a reconstruction on the principle of production the territorial division to improve the work and eliminate organizational weaknesses in the management of river transport. It is reported that there were established three independent steamship lines on the Volga. The author argues that in fact, such organization of transport was not consistent with the principle of transverse fission of the river, that caused difficulties in the work of the river fleet.

Key words: river transport; history; Economics; management; Volga.

Material resources

GAVO — *Gosudarstvennyy arkhiv Volgogradskoy oblasti*. F. 557 (Volgogradskiy rechnoy port). Op. 19. D. 1. L. 3. (In Russ.).

Rechnoy transport v direktivakh kommunisticheskoy partii, zakonodatelnykh aktakh i postanovleniyakh Sovetskogo pravitelstva (1918—1959). 1959. Moskva: Rechnoy transport. (In Russ.).

Rechnoy transport v 1934 g.: statisticheskiye svedeniya. 1936. Moskva: Narkomvod. (In Russ.).

RGAE — *Rossiyskiy gosudarstvennyy arkhiv ekonomiki*. F. 7458 (Narodnyy komissariat vodnogo transporta). (In Russ.).

References

- Amusin, M. D. 1963. *Rechnoy transport v period zaversheniya sotsialisticheskoy rekonstruktsii narodnogo khozyaystva SSSR (1933—1937 gody)* Moskva: Rechnoy transport. (In Russ.).
- Gomanenko, O. A., Bulatov, V. V. 2016. K istorii finansovo-khozyaystvennoy deyatel'nosti Volzhskogo rechnogo transporta v period NEPa i pervoy pyatiletki. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. 4, Istoriya. Regionovedeniye. Mezhdunarodnyye otnosheniya*, 1 (37): 75—84. (In Russ.).
- Nazarov, M. S. (ed.). 1967. *Rechnoy transport za 50 let Sovetskoy vlasti*. Moskva: Transport. (In Russ.).