



УДК 94(470.45)''1934/1936'':355

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ РЕОРГАНИЗАЦИИ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА НА ВОЛГЕ В 1934–1936 ГОДЫ

О. А. Гоманенко

Гоманенко Олеся Александровна, кандидат исторических наук, доцент кафедры социальной работы и педагогики, Волгоградский государственный университет, gomanenko.olesya@mail.ru

В статье анализируется положение речного флота СССР в период его реорганизации в середине 1930-х гг. Показаны результаты проводимых мероприятий на примере деятельности Верхневолжского, Средневолжского и Нижневолжского водного транспорта на данном этапе. Сделан вывод об исключительной важности речной инфраструктуры Волги в транспортной системе народного хозяйства страны. Волжский флот выполнял более трети всех речных перевозок в СССР, однако из-за недостаточных капиталовложений испытывал постоянные трудности.

Ключевые слова: речной транспорт, Волга, народное хозяйство, история, реорганизация.

Economic Effect of the River Transport Reorganization on the Volga in 1934–1936

O. A. Gomanenko

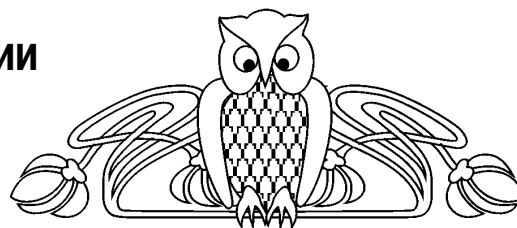
Olesya A. Gomanenko, ORCID 0000-0001-9178-1145, Volgograd State University, 100, Universitetsky Prosp., Volgograd, 400062, Russia, gomanenko.olesya@mail.ru, gomanenko@volsu.ru

The position of the river fleet of the USSR during its reorganization in the middle 1930s is analyzed in the article. The held events results on the example of activity of the Higher, Middle and Lower Volga water transport at this stage are shown. The conclusion concerning the exclusive importance of the Volga river infrastructure in the transport system of the national economy is drawn. The Volga fleet carried out more than a third of all river transportations in the USSR. However, due to insufficient investment it experienced persistent difficulties.

Key words: river transport, Volga, national economy, history, reorganization.

DOI: 10.18500/1819-4907-2017-17-4-543-547

В 1934 г. для улучшения работы и ликвидации организационных недостатков в управлении речным транспортом Народный комиссариат водного транспорта (НКВТ) СССР провел переустройство по принципу производственно-территориального



деления. Вместо ликвидируемого речного эксплуатационно-технического управления было организовано четыре Центральные производственно-территориальных управления речного транспорта (ЦУРТ): Волжско-Камское (ВКЦУРТ), Северное, Южное, Восточное. Волжско-Камское управление речного транспорта охватывало пять пароходств: Нижневолжское (НВРП), Средневолжское (СВРП), Верхневолжское (ВВРП), Московско-Окское, Камское и Уральское. Таким образом, на Волге было образовано три новых самостоятельных пароходства¹.

Волжско-Камское ЦУРТ было крупнейшим из всех центральных управлений речного транспорта. План перевозок 1934 г. ВКЦУРТ не выполнило из-за окончания строительства ряда гигантов индустрии, нерационального передвижения рабсилы, дороговизны питания на судах, уменьшения притока пассажиров и сокращения среднего пробега. Кроме того, невыполнение плана перевозок грузов большой скорости вызвано было уклонением клиентуры от перевозки водой, слабым привлечением непланируемых перевозок и грузов с железной дороги на реку, непредъявлением железнодорожных вагонов, невыполнением графиков движения паротеплоходов, несоблюдением сроков доставки грузов и др.²

Повышение продукции речного транспорта ВКЦУРТ в 1934 г. по сравнению с 1929 г. произошло только на 37 % и фактически равнялось увеличению флота (паровой на 35 %, несамоходный на 40 %) (табл. 1). Работе мешали большие простои судов, аварийность, слабая трудовая дисциплина, несвоевременное предьявление грузов клиентурой (плоты и др.), непредоставление на перевозку нефтегрузов (что нарушало график движения и простои), слабое производство погрузо-разгрузочных работ и недостаточное использование механизации.

Доходы от перевозок по ВКЦУРФ в 1934 г. увеличились почти вдвое в сравнении с 1929 г.,

Таблица 1

Показатели Волжско-Камского центрального управления речного транспорта за 1929 и 1934 гг.³

| Показатели | 1929 г. | 1934 г. | % к 1929 г. |
|----------------------------------|---------|---------|-------------|
| Паротепловой флот, тыс. л.с. | 251,1 | 338,6 | 135 |
| Непаровой флот, тыс. т. | 2149,8 | 3018,9 | 140 |
| Доходы по перевозкам, тыс. руб. | 69634 | 131112 | 188 |
| Расходы по перевозкам, тыс. руб. | 74176 | 184135 | 248 |



но расходы по транспортировке (184135,0 тыс. руб.) в 1934 г. в 1,3 раза превысили их доходность (131112,0 тыс. руб.). Увеличение потерь по перевозкам на 148 % произошло из-за ряда причин: повышения плана зарплаты плавсостава (178 % – 36820,0 тыс. руб.) при 35 % росте контингента и подъеме среднего заработка на 106 % (29515,0 тыс. руб.); повышения расхода на топливо при росте цен на дрова и пережога топлива вследствие его низкого качества и эксплуатации большого количества мелких по мощности судов для местных и пригородных сообщений; увеличения затрат на текущий ремонт (194 % – 22465,0 тыс. руб.); повышения расходов на зимний отстой (416 % – 96914,0 тыс. руб.) и др. (см. табл. 1)⁴.

Выполнение плана по плотам в навигации 1934 г. составило по ВКЦУРТ 95,6 % (ВВРП – 99 %, СВРП – 100,8 %), а в среднем по бывшему до 1934 г. Волжскому управлению речного транспорта – 100,3 %⁵. Себестоимость перевозок по ВКЦУРТ в абсолютных показателях превысила план на 18,6% и составила 8 руб. 80 коп. за 1000 условных тонн, вместо запланированных 7 руб. 42 коп.⁶

Уставной фонд ВКЦУРТ увеличился в 1934 г. на 102059,8 тыс. руб. (9,4 %) при росте внеоборотных средств на 130365,3 тыс. руб. (14,1 %). Это указывало на отставание роста уставного фонда от роста внеоборотных средств. Изменение фонда происходило в основном вследствие присоединения или выбытия промышленных предприятий. Так, утвержденный на 1 января 1934 г. уставной фонд в 507503,5 тыс. руб. к 1 января 1935 г. увеличился до 607925,5 тыс. руб.⁷

1934 г. 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 планом⁸. Потери по перевозкам составили 12678,7 тыс. руб. (198 %). Непланируемые траты были связаны с неэффективным управлением в деятельности пароходств, особенно волжских. В целом потери по реке за 1934 г., если исключить дотацию Наркомата финансов (25 млн руб.), составили 129 млн руб. при запланированных 25 млн руб. Убыточность вызывали и unplanned растраты: расходы

прошлых лет, штрафы, пени, неустойка, списание безнадежных долгов, оплаченные претензии за недостачи, хищения, порчи грузов, отчисления в резервы (сомнительные долги и гарантии)⁹.

Кроме того, вред работе флота СССР наносили аварии. В 1934 г. аварийность (5556 случаев с убытком на 24146,7 тыс. руб.) оставалась на уровне 1933 г. (5652 случая с убытком на 19245,1 тыс. руб.), но ущерб вырос на 25,5%. Аварийность провоцировала не только слабая материальная база флота, но и неудовлетворительное состояние пути¹⁰.

Аварийность флота за 1934 г. по всем пароходствам ВКЦУРТ – 2084 случая (88,4 % к 1933 г.) на сумму свыше 11000,0 тыс. руб. (120,2 % к 1933 г.). Аварии 1934 г. были более крупными. По волжским пароходствам убыток составил 5190,0 тыс. руб., больше только по Камскому пароходству – 6115,0 тыс. руб. Аварийность была связана с разными причинами, в том числе: стихийными (15,2 %); неудовлетворительным содержанием пути (16,8 %); неудовлетворительным ремонтом, оборудованием, снабжением (14 %), неисправным управлением и нарушением трудовой дисциплины по вине личного состава (54 %)¹¹.

Аварийность в пределах ВВРП в 1934 г. составила 66 случаев на сумму убытков в 176708 руб., в том числе по неисправности обстановки пути – 14 (53839 руб.), по недостаточности обстановки пути – 10 (15811 руб.), по засоренности пути – 24 (79640 руб.), по узости и кривизне хода – 17 (27418 руб.). В навигацию 1934 г. судонадзором в границах Верхней Волги зарегистрировано 511 аварий на сумму 2196318 руб.¹² Непосредственно по самому Верхневолжскому пароходству в 1934 г. произошло 366 аварий на 1360942 руб. По СВРП – 342 (1477399 руб.), по НВРП – 556 (1720328 руб.) (табл. 2).

От основных операций потери речного транспорта страны в 1934 г. составили 98,3 млн руб. Это произошло и из-за плохой организации финансовой работы пароходств, финансово-кредитной дисциплины. Финансовое положение НКВТ на 1 января 1935 г. характеризовалось недостатком оборотных средств на 51,7 млн руб.¹⁴

В 1935 г. речной транспорт СССР впервые за ряд последних лет выполнил и перевыполнил навигационный план. Перевез 64,7 млн т грузов

Таблица 2

Аварийность флота по волжским пароходствам за 1934–1935 гг.¹³

| Пароходство | Год | Количество аварий | Убытки, руб. |
|----------------|------|-------------------|--------------|
| Верхневолжское | 1934 | 366 | 1360942 |
| | 1935 | 373 | 1477856 |
| Средневолжское | 1934 | 342 | 1477399 |
| | 1935 | 281 | 1116924 |
| Нижневолжское | 1934 | 556 | 1720328 |
| | 1935 | 454 | 2249413 |



по чистому отправлению (111 % от плана и 123 % от 1934 г.)¹⁵. НКВТ провел отраслевое эксплуатационное совещание по речному и морскому транспорту по пересмотру норм работы и выявил резервы. Так, по девяти речным пароходствам мощность паротеплового флота к открытию навигации могла возрасти на 2500 лошадиных сил (л.с.) за счет увеличения наполнений по паровым машинам (увеличение отсечки, пересмотра котельных давлений и др.). По ВВРП проведение таких мероприятий могло дать увеличение мощности флота на 2600 л.с., по СВРП на 1000 л.с., по НВРП на 4080 л.с.¹⁶

На долю волжских пароходств в 1934 г. и 1935 г. приходилось 36 % всех речных перевозок грузов и 30 % пассажиров страны (табл. 3). В 1935 г. все пароходства Волги, как и всей страны, превысили показатели по грузоперевозкам по сравнению с предыдущей навигацией. Что касается пассажирского сообщения, то показатели фактически остались на одном уровне за обе навигации и по волжскому транспорту, и по всему СССР. Лишь Нижневолжское пароходство в 1935 г. перевезло больше пассажиров (на 8,3 %), чем в 1934 г.

Положительные сдвиги по сравнению с 1934 г. в перевыполнении плана перевозок грузов, погрузо-разгрузочных работ при снижении себестоимости перевозок и переработки 1 т грузов наблюдались в 1935 г. по СВРП. Однако на рентабельность пароходства влияли внеплановые потери, убытки по промпредприятиям и строительству, отвлечение оборотных средств, аварийность. По этим показателям план не был выполнен¹⁸. По мощности складского хозяйства СВРП занимало третье место в ВКЦУРТ (после КРП и ВВРП). Перевозки пассажиров составили 2562602 чел., что чуть ниже, чем в предыдущую навигацию (2608284 чел.). В перевозках грузов (6034209 т) удалось существенно увеличить (на 20,8 %) результаты навигации 1934 г.

Пристань Саратов являлась одной из крупнейших пристаней первого разряда Средневолжского бассейна (Казань – Куйбышев – Саратов), располагавшейся на правом берегу Волги. 17 тяготеющих к Саратовской пристани предприятий промышленности осуществляли завоз и вывоз, как речным, так и железнодорожным транспортом. С саратовских лесозаводов шел материал частично на местные строительные и производственные нужды. Большая часть материала до потребителей других городов доходила по железной дороге. 10 станций железнодорожного узла (с грузооборотом в 1934 г. – 1930,3 тыс. т) тяготели к пристани Саратов (грузооборот – 1993,0 тыс. т). Подъездные пути к Саратовской пристани в отличие от железной дороги были отдалены от предприятий, не оборудованы, что создавало трудности для автогужевого транспорта¹⁹.

Взаимоотношения служб Управлений волжских пароходств были неудовлетворительными. Отсутствовали обмен работы и внедрение новшеств, что негативно отражалось на разрешении принципиальных вопросов по эксплуатации флота в границах других пароходств. Это особенно проявилось во взаимоотношениях СВРП и НВРП при работе на солеперевозках, так как большинство судов оседало в границах Средней Волги²⁰.

С 1928 г. продолжались гидротехнические работы Сарводстроя (Саратовский строительный участок Стройотдела СВРП) по подведению коренного русла р. Волги к г. Саратову, что обеспечивало свободный водный ход судов непосредственно к городу. Объем строительства первой очереди в сметных ценах 1932 г. составил 16971542 руб., объем работ второй очереди – 14750000 руб. По первой очереди было сдано в эксплуатацию 42,4 % плановых работ (на 7200832 руб.). Выполнено, но не сдано в эксплуатацию до 1934 г. работ на 5769355 руб., за 1934 г. – 1455672 руб. (итого не сдано в эксплуатацию 7225027 руб. – 42,6 %). Всего был выполнен объем на 14425859 руб.

Таблица 3
Итоги работы ВВРП, СВРП и НВРП по грузо- и пассажироперевозкам за 1934 г. и 1935 гг.¹⁷

| Пароходство | 1934 г. | 1935 г. | % к 1934 г. |
|-----------------|----------|----------|-------------|
| Грузы, т | | | |
| ВВРП | 6675613 | 7790886 | 116,7 |
| СВРП | 4994135 | 6034209 | 120,8 |
| НВРП | 7795159 | 9429877 | 121,0 |
| Итого | 19464907 | 23254972 | 119,5 |
| Всего по СССР | 53293743 | 64707747 | 121,4 |
| Пассажиры, чел. | | | |
| ВВРП | 4542632 | 4478038 | 98,6 |
| СВРП | 2608284 | 2562602 | 98,2 |
| НВРП | 5342310 | 5787267 | 108,3 |
| Итого | 12493226 | 12827907 | 102,7 |
| Всего по СССР | 41238809 | 41459580 | 100,5 |



(85 %)²¹. За исключением выправительной работы на Волге у Саратова остальная деятельность Средневожского пароходства по капстроительству была неудовлетворительной, особенно по судостроению, составлявшему основную массу капиталовложений.

План капитального строительства 1935 г. по Средневожскому речному пароходству был выполнен на 95,3 % (17037,9 тыс. руб.). Небольшой перерасход был по судостроению, строительству пути, мастерских и верфей, а также по автотранспорту и инвентарю. По остальным видам капитального строительства сметная стоимость была ниже плановой, особенно по строительству портов и пристаней и связи²².

Отдела капстроительства Верхневожского пароходства, объединявшего все виды строительства, не существовало. Организация такого отдела затруднялась отсутствием необходимого количества квалифицированных кадров. Кроме того, стройплощадки находились в ведении затонов, заводов и судоверфей, а также технических участков службы пути связи и пристаней. Основная их деятельность находилась в подчинении соответствующих оперативных отделов и служб ВВРП и работы выполнялись общим аппаратом. Также линейные органы Верхневожского речного пароходства были заинтересованы в строительстве на своих участках качественно и в срок. В то же время организация такого объединенного отдела

строительства вызвала бы и без того излишние расходы²³.

План капстроительства 1935 г. по ВВРП был выполнен на 97,8 % (22092,35 тыс. руб.). Перерасход наблюдался по капремонту флота и строительству портов и пристаней. По остальным видам капитального строительства сметная стоимость была немного ниже плановой²⁴.

Следует отметить, что развитие портово-пристанского хозяйства по сравнению с флотом протекало еще медленнее. В частности, не все даже крупные причалы волжских пароходств были достаточно механизированы. Часть имевшегося оборудования была устаревшей и маломощной, особенно в условиях наращивания объемов перевозок.

В 1936 г. показатели 1935 г. по грузоперевозкам превысили только ВВРП (8721536 т.). Остальные пароходства даже не дотянулись до уровня предыдущей навигации (табл. 4). В пассажирском сообщении наоборот СВРП и НВРП увеличили перевозку пассажиров, тогда как ВВРП не достигло показателей 1935 г. При этом Нижневожское пароходство, являвшееся лидером, почти на 36 % обогнало прошлогодние результаты (7862170 чел.) (табл. 5)²⁵.

Как и во всех отраслях народного хозяйства, улучшение работы промышленности и транспорта осуществлялось через усиление административного рычага. Именно поэтому во второй

Таблица 4
Итоги работы ВВРП, СВРП и НВРП по грузоперевозкам за 1935–1936 гг.²⁶

| Пароходство | 1935 г. | 1936 г. | % к 1935 г. |
|-----------------|----------|----------|-------------|
| Грузы, т | | | |
| ВВРП | 7790886 | 8721536 | 111,9 |
| СВРП | 6034209 | 5609453 | 93,0 |
| НВРП | 9429877 | 8240559 | 87,4 |
| Итого | 23254972 | 21971548 | 94,5 |
| Пассажиры, чел. | | | |
| ВВРП | 4478038 | 4212770 | 94,1 |
| СВРП | 2562602 | 3028215 | 118,2 |
| НВРП | 5787267 | 7862170 | 135,9 |
| Итого | 12827907 | 15103155 | 117,7 |

Таблица 5
Итоги работы ВВРП, СВРП и НВРП по пассажироперевозкам за 1936 г., чел.²⁷

| Вид сообщения | ВВРП | СВРП | НВРП | Итого | Всего по ВКЦУРТ | Всего по стране |
|--------------------------------------|---------|---------|---------|----------|-----------------|-----------------|
| Транзитное | 1133489 | 897906 | 567662 | 2599057 | 4506542 | 6536671 |
| Местное | 1358489 | 521200 | 839543 | 2719232 | 4400055 | 9307498 |
| Пригородное и внутригородское (план) | 1750000 | 1400000 | 4000000 | 7150000 | 14045000 | 26964900 |
| Пригородное и внутригородское (факт) | 1720792 | 1609109 | 6454965 | 9784866 | 16869297 | 32362345 |
| Итого план | 5250000 | 2850000 | 5950000 | 14050000 | 25350000 | 45617400 |
| Итого факт | 4212770 | 3028215 | 7862170 | 15103155 | 25775894 | 48206514 |
| % к плану | 80,2 | 106,3 | 132,1 | 107,5 | 101,7 | 105,7 |



половине 1930-х гг. происходило разукрупнение как наркоматов, так и различных предприятий, учреждений и управлений. Для проведения единой технической политики по улучшению судоходства в феврале 1937 г. была осуществлена реорганизация руководства водным транспортом путем создания Центрального управления речных путей. Теперь ВВРП, СВРП и НВРП относились к Московско-Волжско-Камскому Центральному управлению речного флота.

Таким образом, опыт трех лет (1934–1936 гг.) работы волжского речного транспорта показал несоответствие принципу производственно-территориального деления. Образование на Волге трех новых пароходств должно было разграничить и облегчить контроль за перевозками на каждом отдельном отрезке реки. По факту 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. Однако на волжский речной флот приходилось около 30% всех как грузо-, так и пассажироперевозок по НКВТ СССР²⁸. По грузообороту водный транспорт отставал от железнодорожного. Удельный вес речного флота в общей работе транспортной системы постепенно снижался. Для увеличения перевозок требовалась мощная модернизация подвижного состава, путей и портово-пристанского хозяйства.

Примечания

¹ Гоманенко О. А., Булатов В. В. К истории финансово-хозяйственной деятельности Волжского речного транспорта в период нэпа и первой пятилетки // Вестн. Волгоградского государственного университета. Сер. 4,

История. Регионоведение. Международные отношения. 2016. № 1 (37). С. 83.

- ² Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ). Ф. 7458. Оп. 1. Д. 1606. Л. 22.
- ³ Табл. сост. по: РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 1606. Л. 1.
- ⁴ Там же. Л. 2.
- ⁵ Там же. Л. 31.
- ⁶ Там же. Л. 72.
- ⁷ Там же. Л. 82.
- ⁸ Там же. Д. 1306. Л. 9об.
- ⁹ Там же. Л. 25об.
- ¹⁰ Там же. Л. 5.
- ¹¹ Там же. Д. 1606. Л. 36–38.
- ¹² РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 1612. Л. 25 об.
- ¹³ Табл. сост. по: РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 2434. Л. 35–37.
- ¹⁴ Там же. Д. 1306. Л. 25об.
- ¹⁵ Там же. Д. 1852. Л. 1.
- ¹⁶ Там же. Л. 3.
- ¹⁷ Табл. сост. по: Речной транспорт в 1934 г. Статистические сведения. М., 1936. С. 7–10, 18.
- ¹⁸ РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 2380. Л. 83.
- ¹⁹ Там же. Д. 3588. Л. 4, 11, 24 об., 34.
- ²⁰ Там же. Д. 1653. Л. 48об.
- ²¹ Там же. Д. 1624. Л. 36–42.
- ²² Там же. Д. 2400. Л. 126–129 об., 130–131.
- ²³ Там же. Д. 2385. Л. 1.
- ²⁴ Там же. Л. 2.
- ²⁵ РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 11. Д. 97. Л. 5–7, 120.
- ²⁶ Табл. сост. по: Речной транспорт в 1934 г. Статистические сведения. М., 1936. С. 7–10, 18 ; РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 11. Д. 97. Л. 5–7, 120.
- ²⁷ Табл. сост. по: РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 11. Д. 97. Л. 120.
- ²⁸ РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 11. Д. 230. Л. 19, 50–55 ; РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 35. Д. 573. Л. 2–6.

Образец для цитирования:

Гоманенко О. А. Экономический эффект реорганизации речного транспорта на Волге в 1934–1936 годы // Изв. Саратов. ун-та. Нов. сер. Сер. История. Международные отношения. 2017. Т. 17, вып. 4. С. 543–547. DOI: 10.18500/1819-4907-2017-17-4-543-547.

Cite this article as:

Gomanenko O. A. Economic Effect of the River Transport Reorganization on the Volga in 1934–1936. *Izv. Saratov Univ. (N. S.), Ser. History. International Relations*, 2017, vol. 17, iss. 4, pp. 543–547 (in Russian). DOI: 10.18500/1819-4907-2017-17-4-543-547.