



DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2024.2.7>

UDC 94(47+57):355.691.31
LBC 63.3(2)621-2

Submitted: 21.08.2023
Accepted: 17.11.2023

CAPITAL CONSTRUCTION IN THE USSR RIVER TRANSPORT INDUSTRY BY THE GREAT PATRIOTIC WAR (THE VOLGA STEAMSHIP LINES CASE)

Olesya A. Gomanenko

Volgograd State University, Volgograd, Russian Federation

Abstract. Introduction. The article is about capital construction in the Volga River transport industry at the beginning of the Great Patriotic War. In the mid-1930s, the Upper, Middle, and Lower Volga autonomous steamship lines were organized. At that time and up until the beginning of World War II, infrastructure facilities were intensively erected in the Volga river transport industry. **Methods and materials.** The study is based on objective principles and applies general scientific as well as specific historical methods. Research is done using archival materials. **Analysis.** In the second half of the 1930s, the material base of the Volga steamship lines was reconstructed. Capital construction in river transport included new shipbuilding, major fleet repairs, the building of pier facilities, and the acquisition of equipment. The goal of the study is to establish the capital investments in the Volga Steamship Lines and the general situation of capital construction in the river transport industry. The planned and actual data before the Great Patriotic War are considered in detail. **Results.** Capital construction in the Soviet river transport industry (the Volga included) in the second half of the 1930s suffered from interruptions, underfinancing, shortages of building materials, and bad planning. For those reasons, many construction projects got delayed. Besides, the outdated equipment of river transport needed a larger investment to be renovated, as it was much inferior to that of railway transport. All of that affected the work of the Volga Steamship Lines at the beginning of the Great Patriotic War.

Key words: river transport, Volga, capital construction, capital investments, World War II.

Citation. Gomanenko O.A. Capital Construction in the USSR River Transport Industry by the Great Patriotic War (The Volga Steamship Lines Case). *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4. Istoriya. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya* [Science Journal of Volgograd State University. History. Area Studies. International Relations], 2024, vol. 29, no. 2, pp. 81-90. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2024.2.7>

УДК 94(47+57):355.691.31
ББК 63.3(2)621-2

Дата поступления статьи: 21.08.2023
Дата принятия статьи: 17.11.2023

КАПИТАЛЬНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО НА РЕЧНОМ ТРАНСПОРТЕ СССР К НАЧАЛУ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (НА ПРИМЕРЕ ВОЛЖСКИХ ПАРОХОДСТВ)

Олеся Александровна Гоманенко

Волгоградский государственный университет, г. Волгоград, Российская Федерация

Аннотация. Введение. В статье рассматривается капитальное строительство на волжском речном транспорте на начало Великой Отечественной войны. В середине 1930-х гг. на Верхней, Средней и Нижней Волге были организованы самостоятельные речные пароходства. В этот период вплоть до Второй мировой войны активно велись стройки на различных объектах волжской речной инфраструктуры. **Методы и материалы.** Статья основывается на принципах объективности, историзма с использованием общенаучных и специальных исторических методов. Исследование базируется на архивных материалах. **Анализ.** Во второй половине 1930-х гг. происходила реконструкция материальной базы волжских пароходств. Капстроительство на речном транспорте включало в себя постройку нового флота, а также его капремонт; строительство пути и связи; возведение береговых объектов; приобретение инвентаря. Цель настоящей статьи заключается в выяснении уровня капвложений в развитие волжских пароходств и состояния в целом капитального строитель-

ства на речном транспорте. Подробно рассматриваются плановые и фактические показатели капиталовложений накануне Великой Отечественной войны. *Результаты.* Капитальное строительство на речном транспорте СССР, в том числе волжском, во второй половине 1930-х гг. характеризовалось перебоями и недостаточными объемами финансирования, просчетами планирования, нехваткой стройматериалов. По этим причинам затягивались многие стройки на предприятиях волжских пароходств. Кроме того, требовались более значительные капитальные вливания для обновления устаревшей материально-технической базы речного транспорта, который значительно отставал от железнодорожного. Все это отразилось на работе волжских пароходств в начальный период Великой Отечественной войны.

Ключевые слова: речной транспорт, Волга, капитальное строительство, капитальные вложения, Вторая мировая война.

Цитирование. Гоманенко О. А. Капитальное строительство на речном транспорте СССР к началу Великой Отечественной войны (на примере волжских пароходств) // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4, История. Регионоведение. Международные отношения. – 2024. – Т. 29, № 2. – С. 81–90. – DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2024.2.7>

Введение. Во второй половине 1930-х гг. для увеличения объемов речных перевозок, в том числе волжским транспортом, необходима была коренная реконструкция как флота, так и берегового хозяйства. Общей проблемой для всего речного транспорта СССР являлась изношенность подвижного состава. В волжских пароходствах в большинстве своем суда были деревянные и выше предельного возраста постройки (1880–1890-х гг.). Развитие портово-пристанского хозяйства по сравнению с флотом протекало еще медленнее. Например, в 1934–1935 гг. доля капвложений на строительство и модернизацию речных портов и пристаней СССР составила 7,5 % (53 млн рублей) [1, с. 136]. Это в свою очередь увеличивало разрыв между провозной способностью флота и пропускной способностью портов и пристаней. Не все, даже крупные, причалы пароходств Волги были достаточно механизированы. Часть имевшегося оборудования была устаревшей и маломощной, особенно в условиях наращивания перевозок. Несмотря на медленные темпы, портово-пристанское хозяйство волжского речного транспорта развивалось в трех основных направлениях. Первое касалось строительства всех береговых сооружений (портов, пристаней, причалов, складов и др.). Второе направление было связано с созданием портовой механизации, третье – с совершенствованием организации погрузочно-разгрузочных работ. Но для этого необходимы были значительные капвливания.

Капиталовложения в системе Наркома-та водного транспорта (НКВТ) СССР прохо-

дили через отделы капстроительства речных пароходств. Строительные отделы пароходств имели свои участки и хозяйственным способом (кроме судостроения) руководили возведением объектов берегового и гидротехнического капитального строительства. Цель исследования – выяснить уровень капиталовложений и состояние капитального строительства в волжских пароходствах на начало Великой Отечественной войны.

Методы и материалы. Исследование основывается на принципах объективности, историзма. В работе применялись общенаучные методы исследования, а также специальные исторические (историко-генетический, историко-сравнительный, историко-системный). Источниковой базой являются неопубликованные делопроизводственные документы из Российского государственного архива экономики, Государственного архива РФ, Центрального архива Нижегородской области, посвященные капитальному строительству на речном транспорте, в том числе в Верхневолжском, Средневолжском и Нижневолжском пароходствах. Историография представлена общими исследованиями о деятельности речного транспорта во второй половине 1930-х – начале 1940-х гг., а также научными статьями о реорганизации работы волжского речного флота в этот период и капстроительстве на Нижней Волге [1; 4–6; 16].

Анализ. Капитальное строительство в речных пароходствах состояло из четырех основных видов. К первому относилась постройка нового флота, а также капремонт судов, оборудования, верфей, мастерских. Вторым

видом (до 1937 г.) было строительство пути и связи, включающее и проектно-изыскательные работы. С 1937 г. путевые хозяйства, входившие ранее в состав пароходств, перешли в созданное Центральное управление речных путей с бассейновыми управлениями пути НКВТ. Береговое строительство составляло третий вид капстроительства. К нему относилось новое оборудование (с монтажом), промышленные здания, вокзалы, склады, социальные и бытовые объекты, механизация погрузочно-разгрузочных работ и капитальный ремонт. Четвертый вид капиталовложений приходился на покупку инвентаря и другие работы [8, л. 1].

Все хозяйственные объекты пароходств имели свои технические группы капстроительства. За исключением нового судостроения и ремонта флота остальное строительство велось хозспособом. Проекты, сметы и лимиты передавались пароходствам в рамках титульных списков, утвержденных центральными управлениями речного транспорта (ЦУРТ) НКВТ. Верхневолжское (ВВРП), Средневолжское (СВРП) и Нижневолжское (НВРП) пароходства входили в Волжско-Камское ЦУРТ. В 1939 г. в составе уже Наркомата речного флота (НКРФ) волжские пароходства вошли в Московско-Волжско-Камское Центральное управление речного флота (МВКЦУРФ).

Выделявшиеся пароходствам кредиты направлялись напрямую руководителям пристаней, заводов, затонов. Начальники этих хозяйственных объектов несли полную ответственность за освоение средств. Строительные отделы пароходств вели технический контроль за целевым и своевременным освоением кредитов, а также осуществляли перспективное планирование. Помимо строительных групп при хозяйственных единицах были организованы самостоятельные стройучастки для работ, находившихся вне границ территорий этих объектов (заводов, пристаней, затонов).

На программу работ по строительству и приобретениям для пароходств (вместе с централизованным судостроением) отводились средства преимущественно по линии Промышленного банка (Промбанк) и частично через Коммунальный банк (Комбанк). Кроме того, вкладывались собственные оборотные средства пароходств, минуя спецбанки. Че-

рез Промбанк осуществлялось финансирование судостроения, строительство гидротехнических сооружений, мастерских и верфей и др., а также капремонт флота, гидротехнических и береговых сооружений. В этот период 40 % всех капиталовложений шли на постройку нового флота [5, с. 75]. Комбанк ассигновал средства в основном на жилищное и культурно-бытовое строительство. В связи с увеличением объема строительных работ на речном транспорте СССР в апреле 1936 г. Отдел капстроительства был реорганизован в Центральное строительное управление НКВТ, которому подчинялись наиболее крупные строительные тресты.

Наибольшие плановые капиталовложения среди трех волжских пароходств, образованных в 1934 г., приходились на пароходства Верхней и Нижней Волги. В среднем в 1934 г. это составляло по 23 млн рублей, что в 1,8 раза меньше, чем для СВРП. Следует отметить, что всю вторую половину 1930-х гг. вплоть до начала Великой Отечественной войны ежегодные планы капвложений по Верхневолжскому пароходству оставались примерно одинаковыми (по 22 млн рублей), в отличие от «качелей» на других волжских пароходствах. По факту ВВРП в среднем каждый год осваивало около 18,5 млн рублей. К примеру, капстроительство по ВВРП в 1937 г. было выполнено на 85,4 % (18,8 млн рублей) [2, л. 9–9 об.; 7, л. 1; 9, л. 32–32 об.]. Пароходство Верхней Волги справилось с заданием по судостроению, а также строительству портов и пристаней. Невыполнение плана по капитальным вложениям пришлось в основном на жилищное строительство.

Средневолжское пароходство при ежегодных средних плановых показателях в 13,5 млн рублей осваивало капроботы на 12 млн рублей. Максимальные вложения по СВРП пришлось на 1935 и 1936 гг. (примерно по 17 млн рублей). С 1937 г. инвестиции в средневолжский речной транспорт упали на 30 % (до 12 млн рублей). По отношению к 1936 г. фактическое строительство по СВРП сократилось в два раза [13, л. 61; 14, л. 42–42 об.].

На Нижней Волге самые большие капвложения среди всех волжских пароходств в довоенный период (46 млн рублей) пришлось на 1935 г. [10, л. 39]. В связи с крупными строи-

ками в НВРП инвестиции были в два раза выше, чем по ВВРП, и в 2,6 раза больше, чем по СВРП. По этой причине средние ежегодные плановые и фактические показатели по капстроительству (около 27 млн рублей) на протяжении второй половины 1930-х гг. на Нижней Волге были самыми высокими среди остальных волжских пароходств. Но уже в 1936 г. капитальное строительство в НВРП упало на четверть, а в 1937 г. – на половину от уровня 1935 г. [4, с. 33–34]. Однако в 1937 г. капвложения по Нижневолжскому пароходству оставались самыми высокими по сравнению с ВВРП и СВРП.

На протяжении всего предвоенного периода волжский речной транспорт испытывал серьезные проблемы с планированием и финансированием объектов строительства. Спускаемые сверху задания зачастую были нереализуемы и менялись по несколько раз за год. Фактически пароходства не имели возможности выполнять подготовительные работы к новому строительству, включая техническую документацию. Управления пароходств самостоятельно составляли планы, исходя из предполагаемого финансирования, которое поступало с опозданием и не в полной мере. Поэтому планы по капроботам (особенно ввода объектов в эксплуатацию) оставались недоделанными. Например, из-за нехватки строительных материалов и кредитов в 1937 г. средства на заявленное медико-санитарное строительство НВРП так и не получило [4, с. 34]. По этим причинам стройки часто замораживались, так как невозможно было выполнить полномасштабные работы. Перебои с поступлением средств из Промбанка в свою очередь были связаны и с тем, что пароходства не могли полностью и вовремя внести амортизационные отчисления. Амортизация, являвшаяся основным источником финансирования капстроительства, обычно вносилась в четвертом квартале. Однако этих отчислений уже не хватало, чтобы ликвидировать задолженность по судостроительным заводам из других регионов. Промбанк в первую очередь покрывал именно эти долги.

В 1938 г. капиталовложения в Средневолжское пароходство уменьшились в 1,6 раза (до 7,5 млн рублей). С планом СВРП справилось на 86 % (6,5 млн рублей). Сократились все

виды капробот, в том числе и капитальный ремонт флота, составлявший самую большую долю [15, л. 29–29 об.]. План капстроительства по нижневолжскому речному транспорту в 1938 г. был понижен в 2,4 раза по сравнению с 1937 годом. Задание НВРП выполнило на 83,3 % (9,5 млн рублей) [11, л. 3, 23, 42]. По береговому строительству пароходство Нижней Волги справилось на 81 %, по флоту – на 84,5 %. Внелимитное строительство тоже упало и было реализовано на 78 % [4, с. 35].

С заданием капитального строительства 1939 г. ВВРП справилось на 85 % (17,1 млн рублей), причем лимиты и титульные списки строительства менялись неоднократно (более 10 раз). Финансирование в течение года проходило относительно удовлетворительно. Капвложения во флот составили около 8 млн рублей (90 % от плана). Задание берегового капстроительства было выполнено на 83 % (9 млн рублей) [21, л. 186–187]. В следующем 1940 г. план берегового строительства ВВРП также менялся несколько раз и составил около 9 млн рублей [20, л. 111].

Половина работ в 1939 г. приходилась на строительство Горьковского порта с грузовыми причалами (4,2 млн рублей) [3, л. 5 об.]. При этом его сметная стоимость была на 40 % выше задания. Поэтому в территориальном плане НКРФ в 1939 г. наибольшие инвестиции среди других объектов Поволжья пришлось на Горьковскую область (20,1 млн рублей), что в полтора раза меньше, чем по Сталинградскому региону (14 млн рублей). Фактическая доля капитальных вложений по Поволжью в 1939 г. составила 18,3 % от всех инвестиций по НКРФ СССР [6, с. 39].

Капвливания по НКРФ СССР в 1939 г. (329,2 млн рублей) сократились на 17 % относительно предыдущего года. В 1940 г. за счет судостроения они возросли на 46 % (к 1939 г.) и 21 % (к 1938 г.). Всего за последние три года капитальные вложения в речной транспорт СССР составили 1 195,2 млн рублей (табл. 1) [12, л. 4]. За восемь лет (1933–1940 гг.) капроботы по речному флоту составили около 3 млрд рублей, треть из них поступила на судостроение. Инвестиции возрастали ежегодно до 1936 г., после чего пошли на спад (табл. 2). Несмотря на увеличившиеся вливания в 1940 г., это произошло за счет стро-

ительства нового флота. Однако инвестиции в судостроение в этом случае были на уровне 1937 г. [18, л. 26].

Таким образом, в 1940 г. капиталовложения по НКРФ в среднем составили 353,0 млн рублей (не считая внелимитные и прочие вливания), из которых половина шла на строительство нового флота (табл. 3) [12, л. 4; 17, л. 63–64]. Собственные судостроительные предприятия НКРФ для МВКЦУРФ в 1940 г. построили четыре газохода (мощностью 360 л. с.), 2 ед. буксирного флота (300 л. с.) и 100 деревянных сухогрузных барж (грузоподъемностью 34 750 т). Заводы Наркомата тяжелой промышленности (НКТП) для МВКЦУРФ возвели столько же газоходов и одну металлическую наливную баржу (4 000 т). Ни одной единицы грузопассажирского флота не было спущено. Всего судостроение заводов НКРФ за 1940 г. построило 52 самоходные единицы мощностью 8 250 л. с. и 524 ед. несамоходного флота с тоннажем 199 460 тонн. Предприятия НКТП для НКРФ спустили 19 паровых судов мощностью 7 100 л. с. и столько же непаровых с тоннажем 7 590 т [17, л. 67–67 об.]. Общее количество речных судов в целом увеличилось. Мощность самоходного флота СССР в 1940 г. составила 805,8 л. с. (в том числе 473,0 л. с. буксирного); грузоподъемность несамоходного – 6 020,0 тыс. т (в том числе 4 379,0 тыс. т сухогрузного и 1 641,0 тыс. тонн наливного) [19, л. 2а].

К этому времени развитие водного транспорта сильно отставало от железнодорожного. Удельный вес речного флота в общей работе транспортной системы СССР за вторую половину 1930-х гг. существенно снизился. Если в 1932 г. доля железнодорожного транспорта в грузообороте составляла 77,5 %, а речного – 11,5 %, то в 1937 г. – уже 82 и 7,6 % соответственно [16, с. 138]. Капиталовложения в водный транспорт были недостаточными, а с 1938 г. существенно понизились. С одной стороны, это связано было с окончанием капстроительства ряда объектов парокондуктов. С другой стороны, рост индустриальных грузов требовал соответствующего нового флота и пристанского хозяйства, которые не были приспособлены в полной мере к перевозке и переработке (перегрузке) таких грузов. Кроме того, начало Второй мировой войны еще

больше затормозило инвестиции в речной флот, в частности в пользу военного судостроения. Так, если в 1939 г. план капвложений по Верхневолжскому речному пароходству составлял около 20 млн рублей, то в 1941 г. – на 37 % меньше [18, л. 99–101; 21, л. 186–187].

Первоначально объем капремонт на 1941 г. по НКРФ был установлен на сумму 548,4 млн рублей. В связи с военными действиями часть строительства приостановилась. Кроме того, из-за передачи трех заводов Наркомату судостроительной промышленности (НКСП) годовой план капремонт по этим заводам (12,8 млн рублей) также перебрасывался на НКСП. Таким образом, уточненный план НКРФ на 1941 г. составил 535,6 млн рублей, а по сумме планов четырех кварталов – 359,5 млн рублей. За 1941 г. годовой план был выполнен примерно на 42,9 % (около 230 млн рублей) и на 64 % от суммы четырех кварталов (табл. 4) [18, л. 133–134].

Выполнение плана по сверхлимитным стройкам составило 35,5 % (по осуществлявшемуся строительству), а по временно приостановленным стройкам – 30,9 % к годовому плану. Начало войны, неудовлетворительное снабжение строительными материалами, недостаток рабочей силы – все это не могло не сказаться на итоговых показателях капитальных работ по НКРФ. В свою очередь, это тормозило ввод в эксплуатацию законченных объектов строительства [18, л. 133–134]. Московско-Волжско-Камское центральное управление речного флота, к которому относились волжские пароходства, освоило годовой план капремонт 1941 г. на 40,8 % (43,9 млн рублей) (табл. 5) [18, л. 148].

На судостроение НКРФ приходилось около половины от всех видов капремонт, по МВКЦУРФ – 56 % (25,3 млн рублей). Если по плану ввода в действие новых самоходных судов в 1941 г. предполагалось закончить постройку 222 ед. мощностью 29 550 л. с., то по факту ввели в эксплуатацию в 2,6 раза меньше (86 ед.). По МВКЦУРФ – это три судна (1 650 л. с.). Несамоходных судов по НКРФ было построено в 1,6 раза ниже планируемого – 484 ед. грузоподъемностью 206 000 т (по тоннажу в два раза меньше). Около 14 % нового непарового флота пришлось на МВКЦУРФ (67 ед. грузоподъемностью

39 400 т) [18, л. 148, 151–152]. Но нужно учитывать, что в 1941 г. в эксплуатацию на Волге вводился флот, строившийся еще в 1937–1940 годах. По ВВРП, СВРП и НВРП – это семь из 30 таких судов [18, л. 147].

Плановые капитальные работы по волжским пароходствам в 1941 г. сократились, особенно по ВВРП. Половина капвложений приходилась на судостроение и восстановительный ремонт. Выполнение плана капитального строительства на 1 сентября 1941 г. по Верхневолжскому и Нижневолжскому пароходствам соответствовало общему итоговому показателю по НКРФ в 42 %. В Средневолжском пароходстве неучтенным осталось временно приостановленное строительство, поэтому показатель выполнения плана крайне низкий (11 %). В итоге при плане капробот по ВВРП в 12,5 млн рублей факт составил 5,2 млн рублей. По НВРП из 9,4 млн рублей освоено было 4,1 млн рублей, по СВРП из 5,6 млн рублей – десятая часть (622,2 тыс. рублей) (табл. 6) [18, л. 99–101].

Результаты. Таким образом, на протяжении второй половины 1930-х гг. капитальное строительство в речных пароходствах, в том числе волжских, сталкивалось с рядом трудностей. Одна из главных проблем заключалась в том, что для наращивания объемов перевозок требовалась полномасштабная модернизация обветшавшей материальной и технической базы водного транспорта. Для этого необходимы были соответствующие весомые капиталовложения. Другая проблема заключалась в недочетах планирования, когда плановые показатели постоянно менялись. Имевшееся финансирование происходило с перебоями, что влекло за собой недоста-

ток строительных материалов, удорожание и затягивание строек.

Если на протяжении 1930-х гг. на Волгу приходилась треть всех перевозок речным транспортом, то к 1940 г. – уже 22 %. С навигации 1940 г. наблюдалось снижение темпов перевозок. Это происходило не только по волжским пароходствам, но и по всей стране. Накануне Великой Отечественной войны модернизация речного транспорта совсем замедлилась в пользу военного судостроения. В итоге к началу войны речной транспорт сильно отставал в своем развитии от железнодорожного. Это в свою очередь отразилось на его работе в начальный период войны и затянуло перестройку на военный лад, что особенно коснулось Нижневолжского пароходства.

В навигацию 1941 г. грузоперевозки по волжским пароходствам (кроме Средней Волги) существенно понизились, как и в целом по НКРФ. Сократилось и пассажирское сообщение. Однако доля перевезенных волжскими пароходствами пассажиров по СССР возросла с 33 % в 1940 г. до 42 % в 1941 г., что было связано с начавшейся эвакуацией. Навигация 1941 г. заканчивалась в трудных условиях. Так, на пристанях Нижней Волги скопилось свыше полумиллиона эвакуированных человек. Первая военная навигация показала неготовность водного транспорта к работе в экстремальных условиях. Война требовала увеличения перевозок, в том числе военных, и переработки большого количества грузов. Однако флот и портово-пристанское хозяйство не были достаточно развиты для того, чтобы быстро приспособиться к условиям войны. В результате переход на военные рельсы затянулся вплоть до Сталинградской битвы.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Таблица 1. Капиталовложения по НКРФ СССР за 1938–1940 гг., млн руб. (сметная стоимость)

Table 1. Capital investments of the People’s Commissariat of the River Fleet (the NKRF of the USSR) in 1938–1940, mln rubles (estimated value)

Капиталовложения	1938 г.	1939 г.		1940 г.		Итого за 1938–1940 гг.
		План	Факт	План	Факт	
Всего	358,0	284,0	233,4	451,1	347,0	938,4
В том числе судостроение	141,5	121,3	99,4	208,7	161,7	402,6
Внелимитные	37,8	16,5	19,2	22,9	21,3	78,3
Прочее	–	87,6	76,6	118,3	111,9	178,5
<i>Итого</i>	395,8	388,1	329,2	592,3	480,2	1 195,2

Таблица 2. Капитальные работы и приобретения по НКРФ СССР за 1933–1940 гг., млн руб. (фактическая стоимость)

Table 2. Capital works and acquisitions of the NKRF of the USSR in 1933–1940, mln rubles (actual value)

Год	Всего *	В том числе судостроение	В том числе внелимитные (с 1936 г.)	Внеплановые
1933	275,9	101,2	–	–
1934	297,8	108,2	–	–
1935	383,3	150,0	–	–
1936	446,3	217,2	12,5	–
1937	370,1	164,9	17,4	6,0
1938	386,4	138,5	32,4	–
1939	262,5	98,1	21,1	–
1940	374,8	160,4	21,6	3,7
<i>Итого</i>	2 797,1	1 138,5	105,0	9,7

Примечание. * – за 1939 и 1940 гг. указаны капвложения без учета капитального ремонта флота.

Note. * – for 1939 and 1940, capital investments are indicated without taking into account the overhaul of the fleet.

Таблица 3. Выполнение плана капитальных работ по НКРФ СССР и МВКЦУРФ на 1 января 1941 г. по оперативным сводкам, млн руб. (сметная стоимость)

Table 3. Execution of the capital works plan of the NKRF of the USSR and the Moscow-Volga-Kama Central Directorate of the River Fleet as of January 1, 1941, according to situation reports, mln rubles (estimated value)

Показатели	План	Факт	% выполнения
Всего по НКРФ*	451,1	360,7	80,0
В том числе по МВКЦУРФ	56,0	42,1	75,1
В том числе судостроение по НКРФ	208,7	172,8	82,8
В том числе по НКРФ восстановительный ремонт флота	14,6	10,1	69,1
В том числе по НКРФ строительство портов и пристаней	25,7	20,1	79,1

Примечание. * – без учета внелимитных и прочих капвложений.

Note. * – excluding non-limit and other capital investments.

Таблица 4. Выполнение годового плана капитального строительства по НКРФ СССР за 1941 г., млн руб.

Table 4. Execution of the annual capital construction plan of the NKRF of the USSR in 1941, mln rubles

Вид капитальных работ	План	Факт	% выполнения
Судостроение и восстановительный ремонт флота	251,2	122,5	48,8
Береговое строительство	284,4	107,5	37,8
В том числе жилищное культурно-бытовое строительство	28,4	14,0	49,3
<i>Итого</i>	535,6	230,0	42,9

Таблица 5. Выполнение плана капитального строительства по центральным управлениям речного флота НКРФ СССР за 1941 г., тыс. руб.

Table 5. Execution of the capital construction plan of the Central Directorates of the River Fleet in 1941, thousand rubles

Центральные управления речного флота	План	Факт	В том числе:			% выполнения
			судостроение	восстановительный ремонт флота	береговое строительство	
Московско-Волжско-Камское	107 594,0	43 890,1	25 344,0	2 442,0	16 105,0	40,8
Северное	116 019,0	44 237,0	24 219,0	3 186,0	16 832,0	38,1
Южное	48 825,0	23 457,0	19 991,0	525,0	2 941,0	48,0
Восточное	79 239,5	42 204,0	27 239,0	509,0	14 456,0	53,3
Всего по НКРФ	535 616,9	225 171,0	106 090,0	7 286,0	111 795,0	42,0

Таблица 6. Выполнение годового плана капстроительства по ВВРП, СВРП и НВРП на 1 сентября 1941 г., тыс. руб.

Table 6. Execution of the annual capital construction plan of the Upper, Middle, and Lower Volga Steamship Lines as of September 1, 1941, thousand rubles

Пароходство	План	В том числе по строившимся объектам			Факт на 01.09.1941	В том числе по строившимся объектам			% выполнения
		судостроительный и восстановительный ремонт	береговое строительство	по временно приостановленному береговому строительству и судостроению		судостроительный и восстановительный ремонт	береговое строительство	по временно приостановленному береговому строительству и судостроению	
ВВРП	12 490,0	8 012,0	3 478,0	1 000,0	5 184,0	4 061,8	815,2	307,0	41,5
СВРП	5 643,6	2 793,4	2 850,2	—	622,2	297,2	325,0	—	11,0
НВРП	9 345,7	4 495,7	2 850,0	2 000,0	4 113,6	2 704,0	617,5	792,1	44,0
<i>Итого</i>	27 479,3	15 301,1	9 178,2	30 000,0	9 919,8	70 630,0	1 757,7	1 099,1	36,1

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Амусин М. Д. Речной транспорт в период завершения социалистической реконструкции народного хозяйства СССР (1933–1937 годы). М.: Речной транспорт, 1963. 238 с.
2. Годовой отчет ВВРП по капвложениям. 1937 г. // Центральный архив Нижегородской области (ЦАНО). Ф. 1631. Оп. 7. Д. 262. 117 л.
3. Годовой отчет по капвложениям Горьковского речного порта ВВРП за 1939 г. // ЦАНО. Ф. 1631. Оп. 7. Д. 653. 88 л.
4. Гоманенко О. А. Капитальное строительство на речном транспорте во второй половине 1930-х гг. (на примере Нижневолжского речного пароходства) // Войны в истории. Генезис, предпосылки, причины международных военных конфликтов в истории. Исторические документы и актуальные проблемы археографии, источниковедения, российской и всеобщей истории нового и новейшего времени : сб. материалов Одиннадцатой Международ. конф. молодых ученых и специалистов «Clio-2021». М.: Полит. энцикл., 2021. С. 32–35.
5. Гоманенко О. А. Промышленные предприятия речного транспорта Нижней Волги во второй половине 1930-х годов // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4, История. Регионоведение. Международные отношения. 2022. Т. 27, № 1. С. 71–79. DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2022.1.6>
6. Гоманенко О. А. Реорганизация работы водного транспорта СССР во второй половине 1930-х годов (на примере волжских речных пароходств) // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2019. № 2 (59). С. 36–42. DOI: <https://doi.org/10.21672/1818-510X-2019-59-2-036-042>
7. Объяснительная записка к годовому отчету ВВРП по капвложениям. 1937 г. // ЦАНО. Ф. 1631. Оп. 7. Д. 263. 316 л.
8. Объяснительная записка к отчету ВВРП по капвложениям за 1935 г. // Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 7458. Оп. 1. Д. 2385. 61 л.
9. Отчет ВВРП по капвложениям за 1937 г. // РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 4250. 82 л.
10. Отчет НВРП по капвложениям за 1936 г. // РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 3566. 49 л.
11. Отчет НВРП по капвложениям. 1938 г. // РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 4924. 42 л.
12. Отчет НКРФ по основной (эксплуатационной) деятельности за 1940 г. // РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 2. Д. 422. 111 л.
13. Отчет СВРП по капвложениям за 1936 г. // РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 3561. 193 л.
14. Отчет СВРП по капвложениям за 1937 г. и объяснительная записка к нему. Т. 2. // РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 4272. 71 л.

15. Отчет СВРП по капвложениям. 1938 г. // РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 4920. 61 л.
16. Речной транспорт за 50 лет Советской власти. М.: Транспорт, 1967. 335 с.
17. Сводные отчеты по капитальному строительству НКРФ за 1940 г. // РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 2. Д. 11. 69 л.
18. Сводные отчеты по капитальному строительству НКРФ за 1941 г. // РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 2. Д. 15. 153 л.
19. Сводный отчет по учету ущерба, причиненного немецко-фашистскими захватчиками и их сообщниками, хозяйству НКРФ СССР. 1944 г. // Государственный архив Российской Федерации. Ф. Р-7021. Оп. 2. Д. 356. 49 л.
20. Титульные списки по капвложениям и пояснительная записка к ним ВВРП. 1940 г. // ЦАНО. Ф. 1631. Оп. 7. Д. 713. 114 л.
21. Эксплуатационный отчет ВВРП. 1939 г. // ЦАНО. Ф. 1631. Оп. 7. Д. 571. 190 л.

REFERENCES

1. Amusin M.D. *Rechnoj transport v period zavershenija socialisticheskoj rekonstrukcii narodnogo hozjajstva SSSR (1933–1937 gody)* [River Transport in the Final Stage of the USSR Economy Reconstruction (1933–1937)]. Moscow, Rechnoj transport Publ., 1963. 238 p.
2. Godovoj otchet VVRP po kapvlozhenijam. 1937 g. [The Annual Report on the Capital Investments of the VVRP in 1937]. *Centralnyj arhiv Nizhegorodskoj oblasti (CANO)* [Central Archive of the Nizhny Novgorod Region (CANNR)], f. 1631, inv. 7, d. 262. 117 l.
3. Godovoj otchet po kapvlozhenijam Gorkovskogo rechnogo porta VVRP za 1939 g. [The Annual Report on the Capital Investments in the Gorky River Port of the VVRP in 1939]. *CANO* [CANNR], f. 1631, inv. 7, d. 653. 88 l.
4. Gomanenko O.A. Kapitalnoe stroitelstvo na rechnom transporte vo vtoroj polovine 1930-h gg. (na primere Nizhnevolzhskogo rechnogo parohodstva) [The Capital Construction in the River Transport in the Second Half of the 1930s (The Case of the Lower Volga Steamship Line)]. *Vojny v istorii. Genезis, predposylki, prichiny mezhdunarodnyh voennyh konfliktov v istorii. Istoricheskie dokumenty i aktualnye problemy arheografii, istochnikovedenija, rossijskoj i vseobshhej istorii novogo i novejshego vremeni: sb. materialov Odinnadcatoj Mezhdunar. konf. molodyh uchenyh i specialistov «Clio-2021»* [Wars in History. The Genesis, Preconditions and Causes of International Military Conflicts in History. Historical Documents and Current Problems of Archaeography, Source Studies, Russian and World History in the Modern Era. Proceedings of the Eleventh International Conference

of Young Researchers and Specialists “Clio-2021”]. Moscow, Polit. encikl., 2021. pp. 32-35.

5. Gomanenko O.A. Promyshlennye predpriyatija rechnogo transporta Nizhnej Volgi vo vtoroj polovine 1930-h godov [Water Transport Industrial Establishments in the Lower Volga in the Latter Half of the 1930s]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4. Istorija. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya* [Science Journal of Volgograd State University. History. Area Studies. International Relations], 2022, vol. 27, no. 1, pp. 71-79. DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2022.1.6>

6. Gomanenko O.A. Reorganizacija raboty vodnogo transporta SSSR vo vtoroj polovine 1930-h godov (na primere volzhskih rechnyh parohodstv) [Reorganization of the USSR Inland Water Transport in the Second Half of the 1930s (The Case of the Volga Steamship Lines)]. *Kaspijskij region: politika, ekonomika, kultura* [The Caspian Region: Politics, Economics, Culture], 2019, no. 2 (59), pp. 36-42. DOI: <https://doi.org/10.21672/1818-510X-2019-59-2-036-042>

7. Obyasnitelnaja zapiska k godovomu otchetu VVRP po kapvlozhenijam. 1937 g. [Explanatory Note to the Annual Report of the VVRP on the Capital Investments in 1937]. *CANO* [CANNR], f. 1631, inv. 7, d. 263. 316 l.

8. Obyasnitelnaja zapiska k otchetu VVRP po kapvlozhenijam za 1935 g. [Explanatory Note to the Report of the VVRP on the Capital Investments in 1935]. *Rossijskij gosudarstvennyj arhiv ekonomiki (RGAE)* [Russian State Archive of Economy (RSAE)], f. 7458, inv. 1, d. 2385. 61 l.

9. Otchet VVRP po kapvlozhenijam za 1937 g. [Report of the VVRP on the Capital Investments in 1937]. *RGAE* [RSAE], f. 7458, inv. 1, d. 4250. 82 l.

10. Otchet NVRP po kapvlozhenijam za 1936 g. [Report of the NVRP on Capital Investments in 1936]. *RGAE* [RSAE], f. 7458, inv. 1, d. 3566. 49 l.

11. Otchet NVRP po kapvlozhenijam. 1938 g. [Report of the NVRP on Capital Investments in 1938]. *RGAE* [RSAE], f. 7458, inv. 1, d. 4924. 42 l.

12. Otchet NKRF po osnovnoj (eksploatacionnoj) dejatel'nosti za 1940 g. [NKRF of the USSR Report on the Operational Activity in 1940]. *RGAE* [RSAE], f. 9469, inv. 2, d. 422. 111 l.

13. Otchet SVRP po kapvlozhenijam za 1936 g. [Report of the SVRP on Capital Investment in 1936]. *RGAE* [RSAE], f. 7458, inv. 1, d. 3561. 193 l.

14. Otchet SVRP po kapvlozhenijam za 1937 g. i obyasnitel'naja zapiska k nemu. T. 2. [Report of the SVRP on Capital Investment in 1937 and the Explanatory Note on That. Vol. 2.]. *RGAE* [RSAE], f. 7458, inv. 1, d. 4272. 71 l.

15. Otchet SVRP po kapvlozhenijam. 1938 g. [Report of the SVRP on Capital Investment in 1938]. *RGAE* [RSAE], f. 7458, inv. 1, d. 4920. 61 l.

16. *Rechnoj transport za 50 let Sovetskoj vlasti* [River Transport for 50 Years of Soviet Power]. Moscow, Transport, 1967. 335 p.

17. Svodnye otchety po kapitalnomu stroitel'stvu NKRF za 1940 g. [Summary Reports on the NKRF of the USSR Capital Construction in 1940]. *RGAE* [RSAE], f. 9469, inv. 2, d. 11. 69 l.

18. Svodnye otchety po kapitalnomu stroitel'stvu NKRF za 1941 g. [Summary Reports on the NKRF of the USSR Capital Construction in 1941]. *RGAE* [RSAE], f. 9469, inv. 2, d. 15. 153 l.

19. Svodnyj otchet po uchetu ushherba, prichinnogo nemecko-fashistskimi zahvatchikami i ih soobshhnikami, hozjajstvu NKRF SSSR. 1944 g. [The Summary Report on Accounting of the Damage Caused by Fascist Aggressors and Their Accomplices, to Economy of NKRF USSR. 1944]. *Gosudarstvennyj arhiv Rossijskoj Federacii* [State Archive of the Russian Federation], f. 7021, inv. 2, d. 356. 49 l.

20. Titulnye spiski po kapvlozhenijam i pojasnitelnaja zapiska k nim VVRP. 1940 g. [Itemized Lists of Capital Investments and an Explanatory Note on Them by the VVRP]. *CANO* [CANNR], f. 1631, inv. 7, d. 713. 114 l.

21. Eksploatacionnyj otchet VVRP. 1939 g. [The Operational Report of the VVRP in Navigation of 1939]. *CANO* [CANNR], f. 1631, inv. 7, d. 571. 190 l.

Information About the Author

Olesya A. Gomanenko, Candidate of Sciences (History), Associate Professor, Department of Pedagogy, Psychology and Social Work, Volgograd State University, Prosp. Universitetskij, 100, 400062 Volgograd, Russian Federation, gomanenko@volsu.ru, gomanenko.olesya@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-9178-1145>

Информация об авторе

Олеся Александровна Гоманенко, кандидат исторических наук, доцент кафедры педагогики, психологии и социальной работы, Волгоградский государственный университет, просп. Университетский, 100, 400062 г. Волгоград, Российская Федерация, gomanenko@volsu.ru, gomanenko.olesya@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-9178-1145>