www.volsu.ru

DOI: https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2026.4.2

UDC 94(47+57):355«1934/1940»
LBC 63.3(2)621

Submitted: 26.11.2025
Accepted: 05.04.2026

ON CAPITAL INVESTMENTS IN THE USSR WATER TRANSPORT IN THE PRE-WAR PERIOD (THE UPPER VOLGA CASE IN 1934–1940)

Olesya A. Gomanenko

Volgograd State University, Volgograd, Russian Federation

Abstract. *Introduction.* The paper covers the issue of capital construction in Volga River transport in the 1930s. During this period, the share of traffic on the Volga ranged from 30 to 60% of all river transportation in the USSR. This determined its importance in the country's economy. Three Volga steamship lines established in 1934 were of exceptional importance. The economy of the Upper Volga river transport was the largest among the rest of the Volga steamship lines. Therefore, the issue of capital investments on the Upper Volga is an illustrative example of the development of all water transport in the USSR. The goal of the study is to establish the capital investments in the Upper Volga steamship line. *Methods and materials.* The article applies specific historical methods (historical-genetic, historical-systemic, historical-comparative). The paper is mainly based on unpublished official documents of the federal (Russian State Archive of Economy) and regional (Central Archive of the Nizhny Novgorod Region) archives. *Analysis.* In the second half of the 1930s, the Volga steamship lines equipment modernization was slow. It was allotted in four directions: shipbuilding and repair, communications, port facilities, and inventory. The planned and actual data of investment in the Upper Volga steamship line during the second half of the 1930s are analyzed in detail. *Results.* The investments in the river transport were extremely low if compared to those in the railway transport. The renovation of the worn fleet and port facilities required much investment. Apart from lack of investments, miscalculation in planning and management hindered the development of river transport, that of the Upper Volga as well. Lack of capital investments affected the profitability of the steamship line. It could not fully cope with the growing traffic. On the eve of World War II, the processes of the river fleet updating slowed down.

Key words: river transport, Volga, Upper Volga steamship line, capital construction, investments, reconstruction.

Citation. Gomanenko O.A. On Capital Investments in the USSR Water Transport in the Pre-War Period (the Upper Volga Case in 1934–1940). *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4. Istoriya. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya* [Science Journal of Volgograd State University. History. Area Studies. International Relations], 2026, vol. 31, no. 4, pp. 19-29. (in Russian). DOI: https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2026.4.2

УДК 94(47+57):355«1934/1940»
ББК 63.3(2)621

Дата поступления статьи: 26.11.2025
Дата принятия статьи: 05.04.2026

К ВОПРОСУ О КАПИТАЛЬНЫХ ВЛОЖЕНИЯХ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ СССР В ПРЕДВОЕННЫЙ ПЕРИОД (НА ПРИМЕРЕ ВЕРХНЕЙ ВОЛГИ В 1934–1940 гг.)

Олеся Александровна Гоманенко

Волгоградский государственный университет, г. Волгоград, Российская Федерация

© Гоманенко О.А., 2026

Аннотация. *Введение*. В статье рассматривается капитальное строительство на волжском речном транспорте в 1930-е годы. В этот период доля перевозок по Волге составляла от 30 до 60 % всех речных перевозок СССР, что определяло его важность в экономике страны. Образованные в 1934 г. три волжских пароходства имели исключительное значение. Хозяйство Верхневолжского транспорта являлось крупнейшим среди остальных пароходств Волги. Поэтому проблема капитальных вложениях на Верхней Волге является показательным примером развития всего водного транспорта СССР. Цель статьи – выяснить уровень капитальных

вложений в развитие хозяйства Верхневолжского пароходства в период второй и третьей пятилеток. *Методы и материалы*. В подготовке статьи использовались специальные исторические методы исследования (историко-генетический, историко-системный, историко-сравнительный). Источниковую базу составили в основном неопубликованные документы официального делопроизводства из федерального (Российский государственный архив экономики) и регионального (Центральный архив Нижегородской области) архивов. *Анализ*. Во второй половине 1930-х гг. модернизация материально-технической базы волжских пароходств проходила медленно. Капитальные вложения шли в четырех направлениях – на строительство нового подвижного состава (и его капремонт), пути и связи, береговых объектов, а также на приобретение инвентаря. Детально анализируются плановые и фактические показатели капиталовложений в Верхневолжское пароходство во второй половине 1930-х годов. *Результаты.* Инвестиции в развитие речного флота были крайне низкими по сравнению с железнодорожным транспортом. Для обновления устаревшего флота и берегового хозяйства требовались более существенные вливания. Установлено, что помимо недостатка финансирования просчеты планирования и недочеты организационно-управленческого характера тормозили развитие речного транспорта, в том числе Верхневолжского. Недостаток капвложений отражался на рентабельности пароходства, которое не могло в полной мере справиться с ростом перевозок. Накануне Второй мировой войны процессы обновления речного флота затормозились.

Ключевые слова: речной транспорт, Волга, Верхневолжское речное пароходство, капитальное строительство, инвестиции, реконструкция.

Цитирование. Гоманенко О. А. К вопросу о капитальных вложениях на водном транспорте СССР в предвоенный период (на примере Верхней Волги в 1934–1940 гг.) // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4, История. Регионоведение. Международные отношения. – 2026. – Т. 31, № 4. – С. 19–29. – DOI: https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2026.4.2

Введение. Развитие народного хозяйства невозможно без систематических капитальных вложений со стороны государства. Одной из важнейших отраслей экономики является речной флот. Для его эффективной деятельности требуются мощные инвестиции. Показателен опыт капитального строительства на водном транспорте Волги в годы второго и третьего пятилетних планов. Целью статьи является выяснение уровня капитальных вложений в развитие Верхневолжского речного пароходства (далее – ВВРП) в предвоенный период. Мощная материальная база необходима была для рентабельной эксплуатационной работы речного флота. Задача, стоявшая перед водным транспортом, заключалась в наращивании перевозок (особенно индустриальных грузов). ВВРП являлось одним из крупнейших хозяйствующих субъектов этой отрасли народного хозяйства.

Методы и материалы. В работе применялись специальные исторические методы исследования. С помощью историко-системного метода выявлены основные тенденции в развитии капитального строительства в народном хозяйстве страны, в том числе в транспортной системе как на региональном, так и государственном уровне. Использование историко-генетического метода дало возможность проследить изменения в капиталовложениях с момента организации трех пароходств на Волге вплоть до Второй мировой войны. Историко-сравнительный метод позволил сопоставить результаты капитального строительства в разные годы.

Источниковую основу составили делопроизводственные документы о капитальном строительстве на речном флоте из фондов Российского государственного архива экономики и Центрального архива Нижегородской области. В историографии исследуемая тема частично затронута в общих работах о развитии речного транспорта страны [1; 23]. В двух работах рассматривалось капитальное строительство в целом на Волге, в том числе на Нижней [6; 7]. Таким образом, вопрос о капиталовложениях в Верхневолжское пароходство фактически остался неосвещенным, что обусловливает новизну работы.

Анализ. В 1934–1935 гг. в структуре водного транспорта СССР происходила реорганизация, вызванная накопившимися системными проблемами и переходом от функционального к территориально-производственному принципу функционирования. Если на рубеже 1920–1930-х гг. удельный вес волжских речных перевозок доходил до 50–60 %, то к середине 1930-х гг. он снизился до трети. Основной причиной являлась устаревшая материальная база, непозволявшая сохранять и наращивать объе-

мы перевозок, несмотря на экономическую значимость магистрали. В 1934 г. на Волге были организованы речные пароходства – Верхневолжское, Средневолжское (далее – СВРП) и Нижневолжское (далее – НВРП). Начался новый этап строительства, направленный на модернизацию всего волжского водного транспорта, основная деятельность которого приносила убытки. Одна из главных причин крылась в том, что материальная база речных коммуникаций была устаревшей и маломощной. Это обусловливало отставание от железнодорожного вида сообщения.

Основная деятельность пароходств заключалась в эксплуатационной работе (выполнение грузо-пассажирских перевозок). Другими направлениями являлись работа промышленных предприятий и капитальное строительство. Последнее определялось соответствующими капвложениями в развитие материально-технической инфраструктуры.

Капстроительство на водном транспорте сначала проходило в четырех направлениях. Во-первых, строительство нового флота, а также капитальный ремонт судов, различного оборудования, заводов, мастерских, верфей. Во-вторых, возведение пути и связи. Однако данное направление работы просуществовало до 1937 г., когда путевые хозяйства вышли из ведомства пароходств. В-третьих, сооружение береговых объектов, в том числе социально-бытовой инфраструктуры, а также их капитальный ремонт. В-четвертых, закупка различного инвентаря и все прочие работы, не вошедшие в первые три направления.

В системе Наркомата водного транспорта (далее – НКВТ) капитальные вложения производились через отделы капстроительства пароходств. Все строительные работы (кроме судостроения и судоремонта) осуществлялись хозспособом через технические группы капстроительства. Волжские пароходства входили в состав Волжско-Камского Центрального управления речного транспорта (далее – ВКЦУРТ), который утверждал все титульные списки строительства. Финансирование поступало напрямую хозяйственным единицам, где производились строительные работы.

Финансирование капстроительства производилось в основном через Промышленный банк (далее – Промбанк). Ассигнования поступали на строительство нового флота, сооружение гидротехнических объектов, верфей, заводов, мастерских и др., а также на капремонт вышеперечисленного. В среднем десятая часть инвестиций поступала из Коммунального банка (далее – Комбанк) на жилищно-бытовое и социально-культурное строительство. К тому же сами пароходства вкладывали в капстроительство около 10 % своих оборотных средств [7, с. 83].

Наибольшие капитальные вложения в 1934 г. среди трех волжских пароходств приходились на Верхнюю и Нижнюю Волгу (примерно по 23 млн рублей). СВРП отводилось в два раза меньше [6, с. 33]. На протяжении всего предвоенного периода плановые показатели по капстроительству для ВВРП оставались на уровне 22 млн рублей при среднем освоении средств в 18,5 млн рублей. В отличие от Верхней, на Нижней и Средней Волге присутствовали серьезные разрывы в показателях [7, с. 83]. Такое положение объяснялось тем, что наибольшие инвестиции в течение второй половины 1930-х гг. по объектам речного транспорта СССР приходились на Горьковскую область. Все это время продолжалось строительство Горьковского порта с грузовыми причалами. В остальных волжских пароходствах капвливания носили точечный кратковременный характер в соответствии с объектами строительства. Помимо этого, основная часть судостроения шла на Верхней Волге.

Так, на 1934 г. план капитальных вложений для ВВРП составил 24,3 млн рублей. Фактически в пароходство поступило 70 % от Промбанка и 84 % от Комбанка. Наибольшие доли финансирования из Промбанка направлялись на судостроение (38 %) и капремонт флота (22 %). Почти половина средств из Комбанка поступала на жилищное строительство, и менее трети – на культурно-бытовое. Кроме того, ВВРП вложило 2,6 млн рублей собственных оборотных средств, минуя спецбанки [9, л. 1, 14]. В части гидротехнического строительства ВВРП имело две наиболее крупные стройки. Это четыре грузовых Горьковских причала на левом берегу Оки, водный подход от г. Горького к мельницам в Сеймском затоне с устройством причалов. Недостаточное и несво-

евременное финансирование в 1934 г. этих объектов не позволили ВВРП полностью освоить ассигнования [9, л. 4].

Недофинансирование капстроительства происходило постоянно, что сказывалось на выполнении заданий. Это влекло за собой затягивание строек и ввода объектов в эксплуатацию, изменения в плановых показателях, корректировку стоимости, перерасход средств, удорожание работ. Управлениям пароходств приходилось балансировать, перебрасывать ассигнования на «горящие» стройки, изыскивать собственные резервы (за счет доходов по перевозкам), чтобы минимизировать издержки. Однако в условиях скромных капиталовложений полностью решить все трудности с помощью внутренних сил – финансовых, организационных, повышающих производительность труда (соцсоревнования, рационализаторство и т. д.) – было невозможно.

Большой проблемой являлась нехватка строительных материалов (особенно дерева, железа), что непосредственно влияло на процесс строительства (в том числе ремонта). Промпредприятия пароходств осуществляли постройку и ремонт флота как для своих, так и других пароходств. Так, на собственное судостроение ВВРП в 1934 г. отводилось 4,3 млн рублей, но с судостроительной программой пароходство не справилось, в частности из-за отсутствия необходимого количества строительного леса. В итоге деревянное судостроение было выполнено на 77 % и с опозданием, в том числе из-за задержки финансирования [9, л. 4]. По капремонту произошло удорожание стоимости работ и изменение титульных списков, что было частым явлением. Судостроительные и судоремонтные заводы, входившие в состав пароходств, испытывали все те же трудности. Поступавшие сверху задания часто менялись по несколько раз (и под конец года). Оторванность от реальных условий работы пароходств не могла не отразиться на их основных показателях деятельности.

В течение всего рассматриваемого периода кроме недофинансированности присутствовала и распыленность средств. Не всегда ассигнования распределялись целесообразно, что свидетельствовало о недостатках планирования, недочетах в управленческой и организационной деятельности как на уровне НКВТ, так и ВКЦУРТ, и непосредственно самих управлений пароходств. Пробелы в этих сферах, с одной стороны, были связаны с еще не налаженной работой всех звеньев в системе речного флота в первые два года реструктуризации НКВТ. С другой стороны, сохранялись те же системные проблемы. Основные направления деятельности волжского водного транспорта остались прежними (как и до организации самостоятельных пароходств), что в определенной степени могло сгладить трудности переходного периода. Так, в 1934 г. программа жилищного строительства ВВРП состояла из переходящего строительства (с большим процентом готовности). Однако управление пароходства своевременно не обеспечило стройки материалами (штукатурка, алебастр, известь, цемент, гвозди, пиломатериалы и др.). В результате произошел перерасход ассигнований на 20 %, а в эксплуатацию было сдано только 62 % жилых построек [9, л. 19–21].

Второе направление капитальных вложений шло на строительство пути и связи. Изыскательские работы путевого хозяйства ВВРП в 1934 г. были выполнены с экономией средств. Несмотря на значимость этого вида капстроительства, на Верхней Волге на него приходилось менее полупроцента ассигнований. Например, в 1936 г. проектно-изыскательские работы по освоению малых рек (боковых притоков Волги) в пределах ВВРП проводились за счет капиталовложений. Предусматривались работы по увеличению протяженности судоходных путей до 2 000 км. Затраты на освоение малых рек составили относительно небольшую сумму – почти 100,0 тыс. рублей, но покрывались за счет других объектов. Например, треть средств была переброшена с благоустройства пристани Чебоксары [13, л. 1 об.].

Вплоть до 1937 г. путевому хозяйству не уделялось пристального внимания, и развитие водного пути сообщения оставалось на низком уровне. Без надлежащего развития судоходства невозможно было повышать грузопассажирские перевозки. Поэтому впоследствии в феврале 1937 г. в системе НКВТ было организовано Центральное управление речных путей. По причине вывода путевого хозяйства из структур пароходств это направление кап-

строительства ликвидировалось. Что касается средств связи, то они также не были должным образом развиты, а капвложения по ним в ВВРП были невысоки. Так, в 1934 г. они составили лишь 2,4 %. При этом план не был выполнен при перерасходе средств [9, л. 21].

Из-за нехватки финансирования пароходству приходилось оперативно решать вопросы капитального строительства и систематически расставлять приоритеты, перебрасывая средства на наиболее важные или внеплановые (внелимитные) объекты. Например, в ВВРП насущной являлась проблема острой нехватки санитарных пунктов. Предприятия пароходства Верхней Волги нуждались в ремонте и постройках новых бань, санпропускников, водопровода. Однако в 1934 г. план капработ по ним также был не выполнен. Отчасти это происходило из-за перераспределения средств между объектами. Например, лимиты первого квартала по бане в затоне Красный Волгарь были израсходованы на достройку больницы Водздрава этого же затона. Лимиты второго квартала по стадиону в Горьком пароходство перебросило на ремонт клуба в Казани [9, л. 20]. Социально-бытовое строительство относилось к третьему направлению капвложений, уступая по значимости судостроению и развитию путевого хозяйства.

Четвертое направление капстроительства, включавшее покупку инвентаря, расходных материалов, спецодежды и др., фактически финансировалось по остаточному принципу. К примеру, Верхневолжскому пароходству на 1934 г. ВКЦУРТ выделило около полумиллиона рублей на заготовку такелажа и судового инвентаря (в том числе постельных принадлежностей). Не хватало спецодежды для судовых команд и берегового контингента. Однако именно на приобретение такелажа были израсходованы почти все средства вследствие его сильного износа. Недостаточным было обеспечение электроматериалами, а также материалами общего снабжения, инструментами, арматурой, но заложенного на это бюджета не хватало [15, л. 56 об.].

Таким образом, в 1934 г. Верхневолжское пароходство смогло на 70 % освоить капвложения, столкнувшись с рядом трудностей. В течение года проводилось внеплановое строительство, на которое был затрачен 1 млн рублей эксплуатационных средств ВВРП (доход по основной деятельности). Весомое невыполнение плана пришлось на капстроительство по механизации погрузо-разгрузочных операций, с которым ВВРП справилось лишь на 23 % [9, л. 21, 22]. Нужно учитывать, что в пароходствах на перегрузочных работах использовался преимущественно ручной труд. Внедрение и освоение механизированной обработки грузов требовало дополнительных условий организации работ, квалифицированных кадров и др.

Необходимо заметить, что в ВВРП не было отдела капстроительства, объединявшего все виды строительства, так как это вызывало дополнительные расходы. Все строительные площадки находились в ведении конкретных объектов, которые подчинялись соответствующим оперативным службам и отделам пароходства. В этом случае работы выполнялись общим аппаратом. Линейные структуры пароходства также заинтересованы были в быстром и качественном строительстве на своих участках. Еще одна причина отсутствия общего отдела капстроительства на Верхней Волге крылась в острой нехватке специалистов [12, л. 1]. Пробелы в системе управления заключались и в недостатке квалифицированных руководителей во всех звеньях, а также общей кадровой проблеме. Пароходства постоянно испытывали дефицит, в том числе строительных кадров.

Задание по капитальным вложениям 1935 г. ВВРП выполнило на 97 % (22,1 млн рублей). В учетом прошлогодних показателей план финансирования был уменьшен на 6 %, так как в 1934 г. пароходство его существенно недовыполнило. С пониженным заданием капстроительства 1935 г. ВВРП почти справилось, но по ремонту флота, строительству портов и пристаней наблюдался перерасход средств [12, л. 2]. Возведение отдельных видов социально-бытовых объектов было значительно недовыполнено [22, л. 111]. По остальным направлениям строительства сметная стоимость оказалась меньше плановой. Однако произошло удорожание работ, на что влияли изменения цен на стройматериалы, условия проводившихся работ, ошибки плановых показателей и др.

В 1935 г. ВВРП имело 32 стройплощадки, в том числе три с законченной отчетнос-

тью по сверхлимитному строительству: Горькпортстрой, Сеймовский канал и причалы, Калининские мастерские. Задание по капстроительству Горьковского порта было выполнено неудовлетворительно. Продолжалось возведение Окских причалов в Горьком как одного из главных объектов строительства всесоюзного значения. Стройплощадки выполняли все виды строительства, которые находились под руководством Строительного отдела и судно-механической службы ВВРП [12, л. 1]. Хозрасчет на пристанях и промпредприятиях проводился не должным образом, так как имели место перерасходы, отклонения от плана. Перевод работы стройплощадок на подрядный способ, а также запрет на изменение сметной себестоимости должны были улучшить ситуацию Стройотдела ВВРП. Однако и в следующем году сохранялись те же проблемы. Так, план капвложений 1936 г. ВВРП выполнило на 85 %. Треть кредитов осталась не освоена, при этом перерасход достиг 7 % [11, л. 1 об.].

Рентабельность работы волжского флота напрямую зависела от материально-технического состояния подвижного состава. Поступление флота новой постройки происходило медленно. Техническое состояние судов ухудшалось. На средний и капитальный ремонт почти не отводилось средств. Несмотря на то, что это наряду с судостроением относилось к первому наиболее важному направлению капстроительства, но и на текущий ремонт (особенно мелкого флота и дебаркадеров) ассигнований было недостаточно.

Почти 40 % инвестиций в развитие водного транспорта СССР приходилось на новое судостроение, но постоянно ощущалась острая нехватка флота, что не позволяло наращивать объемы перевозок. Тяжелой оставалась ситуация с дебаркадерами. Так, в ВВРП за 1936 г. добавилось 14 ед., а убыло 43 ед. [16, л. 64]. За последние 20 лет отремонтировано было лишь 10 верхневолжских дебаркадеров [18, л. 130].

Таким образом, в годы первых пятилеток основные инвестиции шли в промышленный сектор. При распределении средств между разными видами путей сообщений приоритетные позиции занимал железнодорожный транспорт, работавший круглогодично. Положение пароходств Волги осложнялось не до конца проработанными организационно-управленческими решениями и недостатками планирования. В итоге вливания в развитие речного транспорта были низкими и недостаточными для существенного обновления его инфраструктуры, что позволило бы пароходствам стать рентабельными и наращивать перевозки. Требовалась мощная реконструкция одновременно и подвижного состава, и пристанских объектов. Развитие берегового хозяйства по сравнению с флотом протекало еще медленнее. Так, в 1934–1935 гг. доля вложений на строительство и модернизацию речных портов и пристаней страны составила 7,5 % (53 млн рублей) [1, с. 136].

Как отмечалось, причалы пароходств Волги испытывали ограниченность в использовании механизации, несмотря на капвливания в это направление. В большинстве своем на пристанях механизированный процесс оставался незавершенным. Однако присутствовало и несоответствие оборудования своему назначению, что приводило его к постоянным поломкам. Подавляющее количество погрузо-разгрузочных работ осуществлялось ручным способом. Если на долю механизированной обработки грузов на речном транспорте СССР приходилось 33 %, то в среднем в волжских пароходствах на 1937 г. охват механизацией составлял 42 %, к 1940 г. – половину, что несколько больше, чем по стране [2, с. 114; 27, л. 227 об.].

За вторую пятилетку инвестиции в железнодорожный транспорт были в 7,4 раза (19 млрд рублей) выше, чем в речной (2,6 млрд рублей). При этом если ежегодно до 1936 г. росли капиталовложения, то в 1937 г. произошло их снижение по всем отраслям народного хозяйства [24, л. 119–128]. В условиях форсированной индустриализации в короткие сроки удовлетворить возраставшие потребности в перевозках мог железнодорожный транспорт, поэтому ассигнования на него превышали в разы капвложения в речной флот. Последний требовал долговременных и мощных инвестиций, а без этого приносил убытки. Изменившийся грузооборот в сторону увеличения промышленных грузов не соответствовал техническому состоянию флота и пристанского хозяйства, которые не были приспо-

соблены к перевозке и обработке таких грузов. Произошло снижение удельного веса речного транспорта, сильно отставшего от железнодорожного. К 1937 г. этот разрыв увеличился. На долю железной дороги в грузообороте всей страны приходилось 82 %, а речной коммуникации – 7,5 % [23, с. 138].

План капстроительства ВВРП в 1937 г. выполнило на 85,4 %, освоив 18,8 млн рублей [3, л. 9 – 9 об.; 10, л. 1; 14, л. 32 – 32 об.]. Верхневолжское пароходство справилось с заданием по строительству нового флота с возведением портов и пристаней (вместе со сверхлимитным строительством Окских причалов в Горьком). Однако план по причалам был реализован на 67 %. Преодолеть трудности, в том числе в организации строительных работ, не удалось. Невыполнение задания по капвложениям пришлось в основном на жилищную постройку (69 %). Объемы инвестиций по ВВРП остались примерно на таком же уровне, как и прошлые годы, так как продолжалось строительство Горьковского порта [7, с. 83–84].

Выполнение работ по береговому капстроительству ВВРП производилось через подрядчиков (Волгостройвод, Волгострой, Чувашстройстрест) и хозспособом. Последний подразумевал организацию самостоятельных площадок (подчиненных непосредственно Стройотделу ВВРП) или выполнение работ силами местных строительных групп (в ведении пристани, завода). К примеру, в 1938 г. сооружение Окских причалов, хлебного бункера, солевой площадки, дома инженерно-технических работников, детского сада в Горьком осуществлялось Волгостройводом (в системе Центрального управления строительства НКВТ). Хлебные бункеры в Рыбинске и Ярославле возводились Волгостроем, который находился в ведомстве Наркомата внутренних дел и занимался строительством Угличского и Рыбинского гидротехнических узлов [5, л. 2].

В рассматриваемый период водный транспорт столкнулся с существенными недоработками в планировании, управлении, финансировании всей его деятельности. В течение отчетного года спускаемые сверху задания могли изменяться по несколько раз, так как они не учитывали реалии и технические возможности хозяйств. Это не позволяло пароходствам заранее подготовиться к стройкам, составить техническую документацию и т. д. Так, в 1938 г. титульный список по капитальным вложениям поступил в пароходство Верхней Волги в конце апреля и вплоть до декабря менялся четыре раза. Внеплановое строительство и отсутствие перспективного планирования тоже повлияли на выполнение годовой программы. С перебоями шло снабжение основными фондируемыми материалами, электрооборудованием [5, л. 2].

Ситуация осложнялась острой нехваткой как стройматериалов, так и кадров, в том числе квалифицированных. По совокупности всех причин плановые задания систематически не выполнялись, что особенно сказывалось на несвоевременном вводе в действие новых объектов. Руководству пароходств приходилось самостоятельно составлять планы капитальных работ, опираясь на предполагаемые объемы инвестиций. Финансирование поступало не полностью, неравномерно и постоянно задерживалось, что не позволяло проводить полномасштабное строительство. Такое положение провоцировало замораживание строек. Помимо этого, речные пароходства не могли в установленный срок и в полном объеме внести амортизационные отчисления, поэтому выделение средств из Промбанка проходило с перебоями. Базовым источником финансирования капитальных работ являлась амортизация, которая вносилась, как правило, в последнем квартале отчетного года. Однако к этому времени таких отчислений не было достаточно для покрытия задолженности по судостроительным предприятиям других областей. В свою очередь, Промбанк старался сначала закрыть именно эти долги.

Модернизация флота проходила медленно. Поддерживать изношенный подвижной состав удавалось в межнавигационный период. На зимнем судоремонте 1938/39 г. находилось 2 580 волжских судов, что составляло 20 % от общего количества ремонтировавшегося флота страны. При этом несамоходных судов ремонтировалось в 2,7 раза больше, чем самоходных. Так, в ВВРП на зимнем судоремонте стояло 388 паровых и 1 114 непаровых единиц [8, л. 8 об. – 9]. В результате израсходовано было в два раза больше от запланированных средств (15,8 млн рублей), что на четверть выше, чем в прошлом году [26, л. 6 об.].

По видам ремонта в 1939 г. на первом месте стоял повторный, который возрос в 1,8 раза относительно 1938 года. Это свидетельствовало о недостаточно качественном проведении заводами ВВРП ремонтных работ (ввиду нехватки стройматериалов), а также о старении флота [26, л. 11]. Основная масса судов имела возраст свыше 35 лет, треть флота – до 15 лет (в основном за счет газоходов). Техническое состояние судов требовало повышения объемов капремонта, а в отношении дебаркадеров – новой постройки [26, л. 17]. Однако ремонт протекал в тяжелых условиях. Так, на капитальный ремонт барж в зимний судоремонт 1939/40 г. ВВРП получило только 20 % от необходимой суммы. В 1940 г. ни одного судна новой постройки не поступило в пароходство [27, л. 29 об. – 30].

С 1938 г. капитальные вложения в речной транспорт понизились, в том числе в связи с окончанием строительства заявленных объектов, в 1939 г. они уменьшились на 17 % (около 330 млн рублей). Однако в 1940 г. за счет нового судостроения капстроительство возросло по отношению к 1939 г. на 46 % (и на 21 % относительно 1938 г.) и в среднем составило более 350 млн рублей [17, л. 4]. Однако инвестиции в строительство нового флота были на уровне 1937 года. Для транспортировки увеличивавшихся промышленных грузов требовалось продолжение реконструкции всей материальной базы. Пропускная способность портов и пристаней не отвечала потребностям растущих перевозок. Начало Второй мировой войны сократило инвестиции в водный транспорт, строительство нового речного флота приостановилось. Руководство страны недооценивало не только экономическое, но и стратегическое значение речной инфраструктуры.

Накануне Великой Отечественной войны на водном транспорте системные проблемы не были решены. План капстроительства 1939 г. Верхневолжское пароходство выполнило на 85 % и освоило 17 млн рублей. Несмотря на то что задание менялось больше 10 раз, поступление средств в течение года проходило относительно удовлетворительно. По береговому строительству половина инвестиций по-прежнему отводилась порту Горького [4, л. 5 об.].

В 1940 г. в результате реорганизации в Наркомате речного флота подрядные строительные конторы Центрального строительного управления ликвидировались. Строительные работы передавались стройотделам пароходств. Так, Горьковский трест Волгоречстрой перешел Стройотделу ВВРП [19, л. 78–84]. Задание капстроительства на Верхней Волге в 1940 г. также реализовывалось неудовлетворительно [20, л. 7]. План берегового строительства в ВВРП менялся в течение года [25, л. 111]. В итоге затянулось строительство Окских причалов в Горьком, дома грузчиков в Рыбинске и др. [21, л. 25]. Если в 1939 г. задание по капстроительству пароходства Верхней Волги было на уровне 20 млн рублей, то уже в 1941 г. оно снизилось на 30 % [7, с. 85].

Результаты. Таким образом, в период индустриализации транспорт как отрасль народного хозяйства не находился в приоритете, что обусловило невысокие капитальные вливания в этот сектор, особенно водный. Экономическое значение речного флота недооценивалось, несмотря на низкую стоимость этих перевозок. При этом по Волге осуществлялась треть всех речных перевозок, что подчеркивало важность коммуникации. Проводившаяся модернизация водного транспорта СССР осуществлялась медленно. Это отражалось на темпах грузо-пассажирских перевозок, так как флот и пристанское хозяйство устаревали. В итоге к началу Великой Отечественной войны доля речных перевозок по Волге упала до 22 %. Для крупнейших хозяйствующих субъектов водного транспорта необходимы были мощные инвестиции, направленные на параллельную коренную реконструкцию флота и береговых объектов. С началом Второй мировой войны судостроение переключилось на военный флот.

На государственном уровне должным образом не учитывалось стратегическое положение водных путей сообщения, что проявилось в военные годы, особенно в период Сталинградского сражения. Всю вторую половину 1930-х гг. помимо финансово-технических проблем речной флот ощущал системные трудности управленческо-организационного характера. Образованные по производственно-территориальному принципу самостоятельные волжские пароход-

ства испытывали серьезные проблемы по всей вертикали отраслевой структуры.

Основные инвестиции шли на индустриализацию страны, поэтому проводившиеся меры в отношении водного транспорта оказались ожидаемо недостаточными, что определило его сильное отставание от железнодорожного. Уровень капвложений в волжские пароходства, в том числе Верхневолжское, являлся низким для того, чтобы быть рентабельными предприятиями. Пароходства оказывались убыточными, не могли успешно выполнять задания растущих объемов перевозок (в первую очередь промышленных грузов), которые требовала экономика СССР, и быть конкурентоспособными железной дороге. ВВРП являлось крупнейшим среди остальных пароходств Волги и относительно легче справлялось с экономическими трудностями. Однако при отсутствии должного финансирования и наличии системных противоречий его внутренние резервы не позволяли ему развиваться более эффективно. Общая ситуация с капстроительством в ВВРП характеризовалась малыми размерами инвестиций, недочетами планирования, управления, а также нехваткой кадров, стройматериалов. Начало Второй мировой войны затормозило его развитие.

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. Водный транспорт в 1937 г. Статистические сведения о речном и морском транспорте НКВТ. М.: Водный транспорт, 1938. 435 с.

3. Годовой отчет ВВРП по капвложениям. 1937 г. // Центральный архив Нижегородской области (далее – ЦАНО). Ф. 1631. Оп. 7. Д. 262. 117 л.

4. Годовой отчет по капвложениям Горьковского речного порта ВВРП за 1939 г. // ЦАНО. Ф. 1631. Оп. 7. Д. 653. 88 л.

5. Годовой отчет по капиталовложениям ВВРП за 1938 г. // Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ). Ф. 7458. Оп. 1. Д. 4917. 56 л.

6. 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. М.: Полит. энцикл., 2021. С. 32–35.

7. 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

8. Доклад о работе НКРФ за 1939 г. // РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 1. Д. 77. 141 л.

9. Заключение по отчету ВВРП по капстроительству за 1934 г. // РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 1618. 48 л.

10. Объяснительная записка к годовому отчету ВВРП по капвложениям. 1937 г. // ЦАНО. Ф. 1631. Оп. 7. Д. 263. 316 л.

11. Объяснительная записка к отчету ВВРП за 1936 г. // РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 3558. 48 л.

12. Объяснительная записка к отчету ВВРП по капвложениям за 1935 г. // РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 2385. 61 л.

13. Отчет ВВРП по капвложениям за 1936 г. // РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 3557. 146 л.

14. Отчет ВВРП по капвложениям за 1937 г. // РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 4250. 82 л.

15. Отчет ВВРП по основной деятельности за 1934 г. Т. 1 // РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 1612. 91 л.

16. Отчет ВВРП по эксплуатации за 1936 г. // РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 3555. 122 л.

17. Отчет НКРФ по основной (эксплуатационной) деятельности за 1940 г. // РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 2. Д. 422. 111 л.

18. Переписка с Наркомом водного транспорта по вопросу ликвидации последствий вредительства на водном транспорте и компрометирующие данные на работников. 1937 г. // ЦАНО. Ф. 1631. Оп. 8 а. Д. 18. 238 л.

19. Приказы НКРФ СССР № 256–266 и материалы к ним. 1940 г. // РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 1. Д. 202. 100 л.

20. Приказы НКРФ СССР № 283–295 и материалы к ним. 1940 г. // РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 1. Д. 204. 89 л.

21. Приказы НКРФ СССР № 468–500 и материалы к ним. 1940 г. // РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 1. Д. 218. 145 л.

22. Протоколы заседаний балансовых комиссий по утверждению отчетов по ВВРП, СВРП, НВРП и др. за 1935 г. // РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 2380. 125 л.

23. Речной транспорт за 50 лет Советской власти. М.: Транспорт, 1967. 335 с.

24. Сборник таблиц ЦУНХУ СССР «Финансы социалистического хозяйства». Общие итоги выполнения второго пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР за 1933–1937 гг. Т. 1 // РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 16. Д. 74. 162 л.

25. Титульные списки по капвложениям и пояснительная записка к ним ВВРП. 1940 г. // ЦАНО. Ф. 1631. Оп. 7. Д. 713. 114 л.

26. Эксплуатационный отчет ВВРП. 1939 г. // ЦАНО. Ф. 1631. Оп. 7. Д. 571. 190 л.

27. Эксплуатационный отчет ВВРП. 1940 г. // ЦАНО. Ф. 1631. Оп. 7. Д. 717. 268 л.

REFERENCES

1. Amusin M.D. *Rechnoy transport v period zaversheniya sotsialisticheskoy rekonstruktsii narodnogo khozyaystva SSSR (1933–1937 gody)* [River Transport in the Final Stage of the USSR Economy Reconstruction (1933–1937)]. Moscow, Rechnoy transport Publ., 1963. 238 p.

2. *Vodnyj transport v 1937 g. Statisticheskie svedenija o rechnom i morskom transporte NKVT* [Water Transport in 1937. Statistical Data on River and Sea Transport of People's Commissariat of Water Transport]. Moscow, Vodnyj transport Publ., 1938. 435 p.

3. Godovoy otchet VVRP po kapvlozheniyam. 1937 g. [The Annual Report on the Capital Investments of the Upper Volga Steamship Line in 1937]. *Tsentralny arkhiv Nizhegorodskoy oblasti* (hereinafter – TsANO) [Central Archive of the Nizhny Novgorod Region], f. 1631, inv. 7, d. 262. 117 l.

4. Godovoy otchet po kapvlozheniyam Gorkovskogo rechnogo porta VVRP za 1939 g. [The Annual Report on the Capital Investments in the Gorky River Port of the Upper Volga Steamship Line in 1939]. *TsANO* [Central Archive of the Nizhny Novgorod Region], f. 1631, inv. 7, d. 653. 88 l.

5. Godovoy otchet po kapvlozheniyam VVRP za 1938 g. [The Annual Report on the Capital Investments of the Upper Volga Steamship Line in 1938]. *Rossiyskiy gosudarstvenny arkhiv ekonomiki* (hereinafter – RGAE) [Russian State Archive of Economy], f. 7458, inv. 1, d. 4917. 56 l.

6. Gomanenko O.A. Kapitalnoe stroitelstvo na rechnom transporte vo vtoroy polovine 1930-kh gg. (na primere Nizhnevolzhskogo rechnogo parokhodstva) [The Capital Construction in the River Transport in the Second Half of the 1930s (The Case of the Lower Volga Steamship Line)]. *Voyny v istorii. Genezis, predposylki, prichiny mezhdunarodnykh voennykh konfliktov v istorii. Istoricheskie dokumenty i aktualnye problemy arkheografii, istochnikovedeniya, rossiyskoy i vseobshhey istorii novogo i noveyshego vremeni* [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]. Moscow, Polit. encikl., 2021, pp. 32-35.

7. Gomanenko O.A. Kapitalnoe stroitelstvo na rechnom transporte SSSR k nachalu Velikoy Otechestvennoy voyny (na primere volzhskikh parokhodstv) [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. DOI: https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2024.2.7

8. Doklad o rabote NKRF za 1939 g. [Report on the Work of the People's Commissariat of River Fleet in 1939]. *RGAE* [Russian State Archive of Economy], f. 9469, inv. 1, d. 77. 141 l.

9. Zaklyuchenie po otchetu VVRP po kapstroitelstvu za 1934 g. [Conclusion on the Upper Volga Steamship Line Report on Capital Construction in 1934]. *RGAE* [Russian State Archive of Economy], f. 7458, inv. 1, d. 1618. 48 l.

10. Ob'yasnitelnaya zapiska k godovomu otchetu VVRP po kapvlozheniyam. 1937 g. [Explanatory Note to the Annual Report of the Upper Volga Steamship Line on the Capital Investments in 1937]. *TsANO* [Central Archive of the Nizhny Novgorod Region], f. 1631, inv. 7, d. 263. 316 l.

11. Ob'yasnitelnaya zapiska k otchetu VVRP za 1936 g. [Explanatory Note to the Report of the Upper Volga Steamship Line in 1936]. *RGAE* [Russian State Archive of Economy], f. 7458, inv. 1, d. 3558. 48 l.

12. Ob'yasnitelnaya zapiska k otchetu VVRP po kapvlozheniyam za 1935 g. [Explanatory Note to the Report of the Upper Volga Steamship Line on the Capital Investments in 1935]. *RGAE* [Russian State Archive of Economy], f. 7458, inv. 1, d. 2385. 61 l.

13. Otchet VVRP po kapvlozheniyam za 1936 g. [Report of the Upper Volga Steamship Line on the Capital Investments in 1936]. *RGAE* [Russian State Archive of Economy], f. 7458, inv. 1, d. 3557. 146 l.

14. Otchet VVRP po kapvlozheniyam za 1937 g. [Report of the Upper Volga Steamship Line on the Capital Investments in 1937]. *RGAE* [Russian State Archive of Economy], f. 7458, inv. 1, d. 4250. 82 l.

15. Otchet VVRP po osnovnoy deyatelnosti za 1934 g. T. 1 [Upper Volga Steamship Line Report on the Basic Activities in 1934. Vol. 1]. *RGAE* [Russian State Archive of Economy], f. 7458, inv. 1, d. 1612. 91 l.

16. Otchet VVRP po ekspluatacii za 1936 g. [Upper Volga Steamship Line Report on the Operational Activity in 1936]. *RGAE* [Russian State Archive of Economy], f. 7458, inv. 1, d. 3555. 122 l.

17. Otchet NKRF po osnovnoy (ekspluatacionnoy) deyatelnosti za 1940 g. [People's Commissariat of River Fleet of the USSR Report on the Operational Activity in 1940]. *RGAE* [Russian State Archive of Economy], f. 9469, inv. 2, d. 422. 111 l.

18. Perepiska s Narkomom vodnogo transporta po voprosu likvidatsii posledstviy vreditelstva na vodnom transporte i komprometiruyushchie dannye na rabotnikov. 1937 g. [Correspondence with the People's Commissar of Water Transport on the Eliminating of the Consequences of Sabotage on Water Transport. 1937]. *TsANO* [Central Archive of the Nizhny Novgorod Region], f. 1631, inv. 8 a, d. 18. 238 l.

19. Prikazy NKRF SSSR № 256–266 i materialy k nim. 1940 g. [Orders of the People's Commissariat of River Fleet USSR No. 256–266 and Materials to Them. 1940]. *RGAE* [Russian State Archive of Economy], f. 9469, inv. 1, d. 202. 100 l.

20. Prikazy NKRF SSSR № 283–295 i materialy k nim. 1940 g. [Orders of the People's Commissariat of River Fleet USSR No. 283–295 and Materials to Them. 1940]. *RGAE* [Russian State Archive of Economy], f. 9469, inv. 1, d. 204. 89 l.

21. Prikazy NKRF SSSR № 468–500 i materialy k nim. 1940 g. [Orders of the People's Commissariat of River Fleet USSR No. 468–500 and Materials to Them. 1940]. *RGAE* [Russian State Archive of Economy], f. 9469, inv. 1, d. 218. 145 l.

22. Protokoly zasedaniy balansovykh komissiy po utverzhdeniyu otchetov po VVRP, SVRP, NVRP i dr. za 1935 g. [Minutes of the Balance Committees Meetings on Approval of the Reports of the Upper Volga, Middle Volga, Lower Volga Steamship Lines and Others in 1935]. *RGAE* [Russian State Archive of Economy], f. 7458, inv. 1, d. 2380. 125 l.

23. *Rechnoy transport za 50 let Sovetskoy vlasti* [River Transport for 50 Years of Soviet Power]. Moscow, Transport Publ., 1967. 335 p.

24. Sbornik tablits CUNHU SSSR «Finansy socialisticheskogo hozyaystva». Obshchie itogi vypolneniya vtorogo pyatiletnego plana razvitiya narodnogo hozyaystva SSSR za 1933–1937 gg. T. 1 [Collection of Tables of the Central Administration of National Economic Accounting of the USSR "Finances of the Socialist Economy". General Results of the Implementation of the Second Five-year Plan for the Development of the USSR National Economy in 1933–1937. Vol. 1]. *RGAE* [Russian State Archive of Economy], f. 1562, inv. 16, d. 74. 162 l.

25. Titulnye spiski po kapvlozheniyam i poyasnitelnaya zapiska k nim VVRP. 1940 g. [Itemized Lists of Capital Investments and an Explanatory Note on Them by the Upper Volga Steamship Line. 1940]. *TsANO* [Central Archive of the Nizhny Novgorod Region], f. 1631, inv. 7, d. 713. 114 l.

26. Ekspluatacionny otchet VVRP. 1939 g. [The Operational Report of the Upper Volga Steamship Line in Navigation of 1939]. *TsANO* [Central Archive of the Nizhny Novgorod Region], f. 1631, inv. 7, d. 571. 190 l.

27. Ekspluatacionny otchet VVRP. 1940 g. [The Operational Report of the Upper Volga Steamship Line in Navigation of 1940]. *TsANO* [Central Archive of the Nizhny Novgorod Region], f. 1631, inv. 7, d. 717. 268 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. Universitetsky, 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