



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

ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАБОТЫ ПРЕДПРИЯТИЙ НИЖНЕВОЛЖСКОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА НАКАНУНЕ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ ¹

Сидоров Сергей Григорьевич

Доктор исторических наук, профессор,
проректор Волгоградского государственного университета
urprorector@volsu.ru
просп. Университетский, 100, 400062 г. Волгоград, Российская Федерация

Гоманенко Олеся Александровна

Кандидат исторических наук,
доцент кафедры социальной работы и педагогики
Волгоградского государственного университета
gomanenko.olesya@mail.ru, srm@volsu.ru
просп. Университетский, 100, 400062 г. Волгоград, Российская Федерация

Аннотация. С навигации 1940 г. наблюдалось снижение темпов перевозок, как в волжских пароходствах, так и по всей стране. Это было связано не только с ростом нужд обороны и перераспределением средств в пользу военного судостроения. Медленная техническая реконструкция вследствие низких капиталовложений снижала эффективность работы предприятий водного транспорта. Материально-техническая база как флота, так и берегового хозяйства нижеволжского речного флота была недостаточно развита, что отражалось на темпах перевозок грузов и пассажиров.

Ключевые слова: Нижневолжское речное пароходство, грузовые и пассажирские перевозки, материально-техническая база, кадры, навигация.

Нижневолжское речное пароходство (НВРП) было образовано в 1934 г. одновременно с Верхневолжским и Средневолжским пароходствами. Они имели большое значение в грузообороте важнейших народно-хозяйственных грузов на Волге. В частности, НВРП специализировалось на перевозке грузов общегосударственного значения (нефти, угля и соли), а также рыбы [8, л. 3]. Слабая материально-техническая база (особенно нефтеналивного тоннажа), усугублявшаяся простоями и сокращением дальности перевозок нефтепродуктов, недостатком кадров, затрудняла эффективную работу предприятий водного транспорта.

Во второй пятилетке применение планирования перевозок, разграничение грузов на две категории (общегосударственного значения и остальные), совершенствование способов эксплуатации судов были направлены на увеличение объемов перевозимых грузов. Несмотря на некоторое увеличение перевозок, темпы их роста и грузооборота оставались медленными, особенно по сравнению с железнодорожным транспортом (капиталовложения в который были в 3,5 раза больше). Кроме того, техническая реконструкция речного флота ограничивалась нехваткой материальных ресурсов, прежде всего металла (до 80–90 % несамостоятельных судов были деревянными). В НВРП ме-

таллический тоннаж был еще ниже и в 1940 г. составлял лишь 3 % [28, л. 5, 5 об.].

В постановлении IV Сталинградской областной партийной конференции «О плане развития промышленности и транспорта области в третьей пятилетке» отмечалось, что отставание НВРП от других предприятий промышленности и транспорта региона «во многом зависит от плохого состояния флота» [20, с. 236].

С 1940 г. речное строительство фактически прекратилось в связи с началом расширенного выпуска в 1938–1939 гг. боевых и вспомогательных кораблей Военно-морского флота. Кроме того, значительно сократился капитальный ремонт, а проводимый текущий ремонт из-за отсутствия материалов был минимальным и носил поддерживающий характер. Развитие портово-пристанского хозяйства по сравнению с флотом протекало еще медленнее. В частности, к 1940 г. не все причалы НВРП, даже крупные (Астраханский порт), были достаточно механизированы. Часть имевшегося оборудования была устаревшей и маломощной, особенно в условиях наращивания объемов перевозок [5, л. 21–21 об.].

Основной рост перевозок пароходства Нижней Волги в 1930-е гг. шел за счет нефти, каменного угля, поступававшего из Донбасса до Сталинграда по железной дороге с перевалкой на воду через Красноармейскую пристань, и соли из Владимировки и Баскунчакского озера [2, л. 1 об, 4, 4 об., 6]. За первую навигацию в 1934 г. пароходство перевезло 5 342 300 пассажиров, 1 740 000 т сухогрузов и 6 054 000 т нефти, на долю которой приходилось более 70 % [19, с. 16, 17; 25, л. 52–53; 26, л. 3 об.; 30, л. 144]. Однако с 1938 г. доля нефтяных грузов составляла незначительную часть в связи с выделением из НВРП самостоятельного нефтеналивного пароходства «Волготанкер».

На протяжении второй половины 1930-х гг. Управление Нижневолжского пароходства пыталось привлечь новые грузы, перевозимые по железной дороге параллельно Волге, чему способствовало соответствующее постановление правительства 1937 года. В результате транспортировка хлопка из Туркмении, Узбекистана, Закавказья в Московскую, Ивановскую и Ленинградскую области производилась через Астраханский порт, где была создана Хлопко-

вая база. Перевозка сульфатов из Карабугазского залива Каспийского моря в Горьковский край и Ивановскую область также была перекинута на воду. Лес в судах стал поступать с верховьев Волги и Камы для переправки в Закавказье и Донбасс [8, л. 39 об., 42 об.]. В 1937 г. возросли поставки хлеба, которые шли перевалкой с железной дороги на воду в Сталинграде. Такие грузы, как плодоовощная продукция, тракторы, являлись исключительно вывозимыми, а дрова в судах, минерально-строительные материалы имели местное значение и составляли внутрирайонные перевозки. Важным грузом была рыба, но для транспортировки ее на дальние расстояния на флоте не хватало рефрижераторов [2, л. 1 об, 4 об., 5 об., 6].

Первые шесть лет работа НВРП по перевозкам проходила неритмично. Если через год после организации в 1935 г. пароходство отправило сухогрузов в 1,8 раза больше, чем в 1934 г. (3 194 500 т), то уже в 1936 г. произошел спад (2 583 700 т) [30, л. 144]. Пассажирское сообщение, наоборот, каждый год постепенно увеличивалось и в 1938 г. сделало большой скачок – возросло более чем на треть по сравнению с 1937 г. (до 10 585 100 человек) [3, л. 20; 23, л. 56]. В целом с 1934 по 1940 г. пароходство Нижней Волги увеличило перевозку грузов в 1,6 раза (с 1 740 300 до 2 782 900 т), пассажиров – в два раза (с 5 342 300 до 10 454 000 человек) [15, с. 20].

Что касается местных перевозок, то главными грузами местного значения являлись строительные материалы, метизы, промышленная, продуктовая, в том числе плодоовощная продукция. Сталинградская местная пристань выполнила план перевозок грузов в 1940 г. на 90,7 % (324 814 т), пассажиров – на 110,5 % (4 251 630 человек), грузооборота – на 89,2 % (446 213,1 т) [7, л. 1, 12 об., 41]. Самые высокие показатели приходились на соль и плодоовощную продукцию – 125 % (17 352 т). Перевозка лесных грузов в судах, угля составила половину от запланированного количества.

На невыполнение плана влияла, в том числе, и аварийность флота (38 аварий с ущербом на сумму 79 902 руб.), возросшая в 1940 г. в 1,7 раза по сравнению с 1939 годом. Самыми распространенными были поломки и повреждения (70 %) вследствие изношенности флота [7, л. 64; 8, л. 37 об.].

Астраханский местный флот в 1940 г. перевез на 86 000 т и на 111 000 человек больше Сталинградского, выполнив план перевозок грузов на 93 %, пассажиров – на 98 %, грузооборота – на 93 %, пассажирооборота – на 98,7 % [4, л. 4–5; 7, л. 12 об., 41; 14, л. 46].

Работа по перевозкам протекала в тяжелых условиях, в то время как грузо- и пассажирооборот ежегодно возрастал, самоходный флот сокращался и за последние несколько лет уменьшился на 20 единиц. На балансе Нижневожского речного пароходства к 1940 г. находилось 761 ед. (в том числе 112 дебаркадеров): 206 самоходных, мощностью 57 643 л. с. и 443 несамоходных грузоподъемностью 579 175 тонн. Тоннаж непарового флота был на 12 000 т меньше, чем в 1938 г., к тому же почти на 20 ед. сократилась численность дебаркадеров [1, л. 29 об – 53 об.; 9, л. 18; 28, л. 5, 5 об.; 29, л. 45]. Однако в результате общего поступления 18 дебаркадеров в течение навигации стоечный флот к концу года практически достиг уровня 1938 года. Пополнение флота, как и его убыль, главным образом происходили за счет перераспределения судов между пароходствами, а не поступления кораблей новой постройки.

Как и во всех отраслях народного хозяйства, улучшение работы промышленности и транспорта осуществлялось через усиление административного рычага. Именно поэтому в 1930-е гг. происходило разукрупнение как наркоматов, так и различных предприятий, учреждений и управлений. Кроме того, борьба с вредительством должна была очистить и наладить эффективную деятельность предприятий страны. Прокатившаяся волна репрессий усугубляла и без того непростое положение водного транспорта. Начальники Нижневожского речного пароходства менялись ежегодно. Первым начальником НВРП в 1934 г. был И.Ф. Меняйлов [6, л. 11]. Через год, в 1935 г., его сменил Л.Я. Груздев, проработавший до декабря 1936 г. и арестованный по обвинению в троцкизме и вредительстве. Далее пароходство возглавляли: Гудков (1937 г.), Харитонов (1937–1938 гг.). Самое продолжительное время, с марта 1938 по март 1943 г., руководил НВРП Ф.Г. Коченин.

В предвоенный период для речного транспорта СССР остро стояла проблема

обеспечения отрасли специалистами. Основные трудности заключались в невозможности снабжения флота, путей и береговых предприятий квалифицированными кадрами, которые в течение 1930-х гг. готовились в небольшом количестве. Кроме того, не доставало и неквалифицированной рабочей силы (особенно грузчиков).

Положение осложнялось непропорциональным распределением рабочих между пароходствами и внутри них, а также недооценкой важности подготовки специалистов высшей квалификации для работы в портах и на пристанях. Так в 1939 г. непосредственно на производстве работали лишь 32,4 % всех специалистов – речников, окончивших в этом году институты. Из 69 начальников крупнейших портов и пристаней в 1940 г. только 6 имели высшее образование [21, с. 142].

В НВРП из общего числа ИТР предприятий и комсостава флота лишь 13 % составляли квалифицированные работники [16, с. 35]. Начальник НВРП Ф.Г. Коченин имел незаконченное высшее образование. Являясь с 1936 г. слушателем Ленинградской академии водного транспорта, в 1938 г. был отозван в расположение наркомата водного транспорта. С марта 1938 г. и в течение последующих пяти лет возглавлял НВРП.

Репрессии второй половины 1930-х гг. нанесли урон органам управления речным транспортом и усугубили кадровое положение. В 1936–1937 гг. в НВРП по обвинению в троцкизме и вредительстве были арестованы начальник пароходства Л.Я. Груздев, а вскоре исполнявший обязанности начальника НВРП Зимин, начальник отдела организации труда Раимов и др. Волна репрессий прокатилась по всему НВРП и его предприятиям.

В навигацию 1937 г. особенно не хватало руководящих кадров. Начальника службы эксплуатации Бородачева перевели на другую работу по линии наркомата, кандидатуру на занятие освободившейся должности долгое время не могли найти. В результате ревизии был снят с работы начальник финансового отдела Захаров, его заместитель Радченко имел низкую квалификацию. Главного инженера механико-судовой службы Черепяхина обвинили во вредительстве. Некем было заменить и не справлявшегося с работой началь-

ника Сталинградской пристани Севринова [10, л. 3; 11, л. 20 об.; 12, л. 20, 21, 29].

Помимо этого накануне Великой Отечественной войны, как и на протяжении 1930-х гг., высокой была текучесть кадров (значительно выше, чем на железнодорожном транспорте) по причине сезонного характера работы речного флота. Ежегодно в конце навигации из-за неупорядоченности выплаты заработной платы и необеспеченности жильем увольнялось большое количество людей. Так зарплата у плавающего состава была меньше, чем у береговых работников. К тому же уравниловка в оплате труда отдельных категорий плавсостава не способствовала закреплению квалифицированных специалистов на судах.

Проводившиеся поощрительные мероприятия охватывали в НВРП лишь незначительное число речников. Так в 1940 г. награды и поощрения правительства и НКРФ за стахановскую работу получили менее 0,5 % рабочих и служащих НВРП (39 человек). Однако по сравнению с 1937 г. количество награжденных в 1940 г. увеличилось более чем в пять раз [32, л. 25]. Установленная со второго полугодия 1940 г. новая система заработной платы оставалась на одном уровне вплоть до 1942 г. [27, л. 12].

Крупные пристани НВРП – Сталинградская, Красноармейская и Астраханская, нуждавшиеся в наибольшем количестве рабочей силы, не располагали достаточной жилищной площадью. Имевшиеся общежития зачастую не были обеспечены необходимым инвентарем. Не хватало кроватей и постельных принадлежностей. Не везде соблюдались санитарные нормы, не доставало умывальников и кубов для кипячения воды и др. Кроме того, не уделялось должного внимания культурно-массовой работе.

Многие речники переходили на работу в другие отрасли народного хозяйства. Весной пароходствам с огромными трудностями приходилось снова набирать людей. В течение навигации 1939 г. на отдельных судах команды сменялись по 2–3 раза. За 1940 г. текучесть рядового состава флота и берега НВРП составила 5 991 человек – 82 % годового приема [32, л. 20 об.].

Квалифицированных специалистов не хватало. На предприятиях и судах НВРП в

1940 г. работало 1 423 человека руководящего и командного состава. Из 532 береговых ИТР только одна шестая часть была с высшим образованием, 119 работников – со среднетехническим и подавляющее большинство – 62 % – не имели специального образования [32, л. 22].

Из 695 человек комсостава флота только 115 были со специальным образованием, основную массу составляли практики, аттестованные государственными квалификационными комиссиями. Около трети вообще не имели никаких документов на занятие командных должностей [33, л. 87].

Для обучения водников в волжских пароходствах под руководством областных комитетов партии создавалась система подготовки квалифицированных специалистов: организованы были отделения стажистов при речных техникумах Куйбышева, Сталинграда и Астрахани, а также школы комсостава [16, с. 38]. Управление пароходства рассматривало пути расширения объемов работы школ комсостава, так как это было основным способом получения соответствующего образования для практиков как на флоте, так и на берегу.

В феврале 1940 г. без отрыва и с частичным отрывом от производства по затонам НВРП в школах комсостава флота занимались 156 человек, закончили обучение 74 (в основном судоводители) [34, л. 13 об. – 14]. Этот вид обучения давал возможность сдать испытания государственной квалификационной комиссии для получения диплома на право управления судном. 1 декабря 1940 г. школа комсостава была передана в Астраханский речной техникум.

Государственная квалификационная комиссия в 1940 г. аттестовала 1 331 из 1 377 человек руководящего и командного состава [22, л. 15 об.; 32, л. 24]. Кроме того, проверка знаний у речников Государственной квалификационной комиссией позволяла получить более полные сведения не только о профессиональном уровне, а также о характере использования, расстановки специалистов по пароходству. Серьезным недостатком Управления НВРП в работе с кадрами являлось нерациональное распределение рабочих и служащих пароходства.

В феврале 1939 г. на промпредприятиях и пристанях НВРП не доставало более 60 инженеров и техников, в то же время в аппара-

те управления было занято 76 дипломированных специалистов. Лишь в сентябре 1940 г. в соответствии с решением бюро Сталинградского обкома ВКП(б) 11 человек из аппарата Управления НВРП было переведено на руководящие должности непосредственно в сфере производства: в порты, пристани, заводы, однако там тоже действовала непропорциональная система распределения кадров [16, с. 36; 32, л. 13, 22 об.]. Такая же ситуация существовала и на флоте. Проведенная в 1940 г. в НВРП аттестация также позволила создать некоторый резерв на выдвижение на командные должности.

В межнавигационный период 1940/41 гг. приказом НКРФ с октября 1940 г. вводилось в действие положение об организации и проведении ремонта судов с привлечением комсостава. Лиц, не связанных с зимним отстоем флота, переводили на судоремонтные предприятия, хотя основная масса оставалась закрепленной за своими судами. Этот шаг был направлен на сохранение штатов в межнавигационное время, разгрузку предприятий, удешевление стоимости ремонта с помощью овладения судовыми командами вторыми (ремонтными) специальностями. Однако плавсостав не был заинтересован в приобретении дополнительной квалификации, поэтому с нежеланием проходил организованное в течение навигации 1940 г. обучение судоремонтным специальностям. К навигации 1941 г. Управлением НВРП проводились меры по закреплению за каждым судном постоянного состава команды. Запрещались самовольные переводы членов экипажа с одного судна на другое.

По состоянию на январь подготовка рядовых кадров НВРП к навигации 1940 г. шла неудовлетворительно, так как не доставало более 3 000 человек рабочих [35, л. 68 об.]. Управление НВРП предусматривало в 1941 г. запретить капитанам и шкиперам судов увольнять рядовых работников флота без согласования с Управлением.

Для привлечения новых кадров была организована работа вербовщиков. Острая нехватка людей ощущалась главным образом на самых крупных пристанях пароходства. По Сталинградской и Астраханской пристаням (на каждую требовалось по 952 и 891 ра-

бочих) вербовка проходила неудовлетворительно [33, л. 85]. Управление НВРП не подготовилось должным образом к встрече прибывавших рабочих на Астраханской и Красноармейской пристанях. Плохо было организовано общественное питание и размещение новых сотрудников. В пароходстве не хватало жилья не только для поступавших работников, но и для штатных кадров. Кроме того, не доставало коек, подушек, одеял, чайников, умывальников и др. УНВРП смогло обеспечить рядовой состав флота спецодеждой и постельным бельем только на 25 % [там же, л. 86]. Вследствие названных причин существовала высокая текучесть кадров массовых профессий, составлявшая 82 % – из 7 293 принятых в 1940 г. уволено было 5 991, в том числе около 2 000 за нарушение трудовой дисциплины [32, л. 2, 27 об.]. Из-за огромной нехватки людей в пароходстве на работу принималась масса новых рабочих, иногда без надлежащей проверки (среди которых были также и ранее судимые, что было запрещено Уставом водного транспорта).

В результате всех мероприятий в навигацию 1940 г. в НВРП работало 6 971 человек рядового состава (среднегодовое количество), однако требовалось почти на 2 000 больше. Флот был обеспечен на 92 % (4 648 человек), порты и пристани – на 65 % (1 111 человек). На судоремонтных предприятиях не хватало половины штата (1 012 человек). Увеличение численности заводских рабочих происходило за счет плавающего состава, переданного в зимнее время с судов (1 054 человека), а также внутреннего перераспределения [там же, л. 26 об. – 27].

Вследствие нехватки кадров на предприятия НВРП привлекались женщины. В составе Сталинградского и Астраханского местного флота работало около 40 женщин (29 штурманских и 12 мотористов). В течение навигации 1940 г. подготовлено было 59 кочегаров для судов транзитного флота – жен работников плавсостава. Пристанские квалификации получили 258 женщин и 91 обучена для работы на судоремонтных предприятиях пароходства [33, л. 87]. На командных должностях работали единицы.

В результате набора рабочих в течение навигации и отсева к концу года количество

работников НВРП на протяжении 1940 г. постоянно менялось. Поэтому среднегодовая численность составила 8 394 человека [22, л. 15–16]: 5 539 речников на флоте и 2 855 на берегу, из них 1 212 на судоремонтных предприятиях. По штату же должно было быть около 12 000 кадров. В основном не хватало рабочих массовых профессий (почти 2 000 человек). Недостаток в кадрах, особенно квалифицированных, сказывался на качестве руководства и работы во многих звеньях флота, в том числе отрицательно отражался на выполнении планов перевозок.

С навигации 1940 г. наблюдалось снижение темпов перевозок как в НВРП, так и по всей стране, в результате того, что к концу 30-х гг. техническая реконструкция водного транспорта замедлилась. Это было связано с ростом нужд обороны и перераспределением средств в пользу военного судостроения.

Для улучшения положения и более успешного проведения навигации было организовано сосоревнование между судами и пристанями. Кроме того, с целью урегулирования планирования перевозок пассажиров и грузов в исчислении доходов и расходов для грузопассажирских судов и расходов для буксирных еще с 1938 г. речной транспорт переходил на хозрасчет.

Фактический оборот сухогрузов (без учета нефти и грузов в плотках) по НВРП в 1939 г. по отношению к 1938 г. повысился незначительно, а в 1940 г. снизился, в итоге план грузооборота был выполнен на 79 % [8, л. 4 об.; 31, л. 188]. В сравнении с 1933 г. в 1940 г. общий грузооборот в границах Сталинградской области вырос лишь в 1,3 раза [17, с. 142; 18, с. 199, 201].

В последнюю предвоенную навигацию, по сравнению с 1938–1939 гг., пароходство в 1,1 раза увеличило перевозки таких основных грузов, как соль и хлеб [13, л. 37; 22, л. 1–1 об.; 24, л. 44–63; 30, л. 144]. Однако если план по отправке хлеба в 1940 г. был перевыполнен на 13 %, то с перевозкой соли НВРП справилось только на 87 %. Пароходство также перевыполнило задания по отправке химических продуктов (более чем в 2,5 раза) и цемента. Всего за 1940 г. Нижневолжское пароходство перевезло 2 782 203 т народно-хозяйственных грузов, выполнив план лишь на 89,6 %. Причинами этого были устаревание флота и, как

следствие, аварийность, повторный ремонт, слабая механизация грузовых операций, простои, а также задержка открытия навигации, мелководье некоторых линий и раннее похолодание, а также нехватка кадров [4, л. 6; 22, л. 2–3 об.]. С этого времени и до 1942 г. включительно происходило снижение перевозок.

Кроме того, НВРП в навигацию 1940 г. перевезло 10 454 006 пассажиров (95 % от плана) по всем видам сообщений (транзитному, местному, пригородному и внутригородскому) [13, л. 34, 37]. Половина пассажиропотока приходилось на внутригородскую линию.

Таким образом, накануне Великой Отечественной войны Нижневолжское речное пароходство находилось в сложном положении. Медленная техническая реконструкция вследствие низких капиталовложений снижала эффективность работы предприятий водного транспорта. Материально-техническая база как флота, так и берегового хозяйства НВРП была недостаточно развита, что отражалось на темпах перевозок грузов и пассажиров. Ежегодное уменьшение фактических и плановых показателей НВРП в последние предвоенные годы было связано, главным образом, с сокращением тоннажа флота, а также нехваткой рабочей силы. Кроме того, репрессии нанесли урон органам управления речным транспортом, усугубив кадровое положение и негативно повлияв в целом на работу всех структурных частей НВРП.

ПРИМЕЧАНИЕ

¹ Работа выполнена при поддержке Российского гуманитарного научного фонда (РГНФ); проект № 14–31–01003 «Волжский речной транспорт в 1934–1948 годы и его влияние на развитие народного хозяйства СССР».

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Архив Волгоградского речного порта. – 1938. – Оп. 1.
2. Государственный архив Астраханской области (далее – ГААО). – Ф. 2345. – Оп. 1. – Д. 232.
3. ГААО. – Ф. 2345. – Оп. 1. – Д. 334.
4. ГААО. – Ф. 2353. – Оп. 4. – Д. 1.
5. ГААО. – Ф. 2348. – Оп. 1. – Д. 99.
6. Государственный архив Волгоградской области (далее – ГАВО). – Ф. 536. – Оп. 1. – Д. 292.

7. ГАВО. – Ф. 5513. – Оп. 7. – Д. 1.
8. ГАВО. – Ф. 557. – Оп. 19. – Д. 1.
9. ГАВО. – Ф. Р-686. – Оп. 20. – Д. 56.
10. ГАВО. – Ф. 536. – Оп. 1. – Д. 500.
11. ГАВО. – Ф. 536. – Оп. 1. – Д. 531.
12. ГАВО. – Ф. 537. – Оп. 1. – Д. 99.
13. ГАВО. – Ф. 5513. – Оп. 7. – Д. 2.
14. Государственный архив современной документации Астраханской области (далее – ГАСДАО). – Ф. 729. – Оп. 1. – Д. 2.
15. Гоманенко, О. Нижневолжское речное пароходство в Великой Отечественной войне. 1940–1945 гг. / О. Гоманенко. – Saarbrücken : Lambert Academic Publishing, 2011. – 256 с.
16. Дубровский, В. А. Кадровая политика КПСС на речном транспорте Средней и Нижней Волги в годы третьей пятилетки / В. А. Дубровский // Из истории социалистического строительства. – Вып. 14. – Саратов : Изд-во Саратов. ун-та, 1985. – 148 с.
17. Основные показатели работы речного транспорта общего пользования // Народное хозяйство Волгоградской области за 50 лет. – Волгоград : Ниж.-Волж. кн. изд-во, 1967. – 264 с.
18. Отправление и прибытие грузов по водному транспорту в границах Сталинградской области // Народное хозяйство Сталинградской области. – Саратов : Госстатиздат, 1957. – 320 с.
19. Перевозки грузов и пассажиров речными пароходствами за 1933–1934 гг. // Водный транспорт (1928–1934 гг.) : стат. сб. – М. : Союзоргучет, 1936. – 117 с.
20. Постановление IV Сталинградской областной партийной конференции от 28 февраля 1939 г. «О плане развития промышленности и транспорта области в третьей пятилетке» // Индустриализация Нижнего Поволжья. 1926–1941 гг. – Волгоград : Ниж.-Волж. изд-во, 1984. – 316 с.
21. Речной транспорт за 50 лет Советской власти. – М. : Транспорт, 1967. – 335 с.
22. Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ). – Ф. 1562. – Оп. 11. – Д. 1025.
23. РГАЭ. – Ф. 1562. – Оп. 11. – Д. 681.
24. РГАЭ. – Ф. 4372. – Оп. 38. – Д. 1409.
25. РГАЭ. – Ф. 7458. – Оп. 1. – Д. 1654.
26. РГАЭ. – Ф. 7458. – Оп. 1. – Д. 1625.
27. РГАЭ. – Ф. 7733. – Оп. 27. – Д. 1062.
28. РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 2. – Д. 4.
29. РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 595.
30. РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 132.
31. РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 98.
32. РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 7. – Д. 3.
33. Центр документации новейшей истории Волгоградской области (далее – ЦДНИВО). – Ф. 113. – Оп. 11. – Д. 144.
34. ЦДНИВО. – Ф. 113. – Оп. 11. – Д. 144.
35. ЦДНИВО. – Ф. 113. – Оп. 11. – Д. 95.

REFERENCES

1. *Arkhiv Volgogradskogo rechnogo porta* [Archive of Volgograd River Port]. 1938, op. 1.
2. *Gosudarstvennyy arkhiv Astrakhanskoj oblasti (GAAO)* [State Archive of Astrakhan Region]. F. 2345, op. 1, d. 232.
3. *GAAO*. F. 2345, op. 1, d. 334.
4. *GAAO*. F. 2353, op. 4, d. 1.
5. *GAAO*. F. 2348, op. 1, d. 99.
6. *Gosudarstvennyy arkhiv Volgogradskoy oblasti (GAVO)* [State Archive of the Volgograd Region]. F. 536, op. 1, d. 292.
7. *GAVO*. F. 5513, op. 7, d. 1.
8. *GAVO*. F. 557, op. 19, d. 1.
9. *GAVO*. F. R-686, op. 20, d. 56.
10. *GAVO*. F. 536, op. 1, d. 500.
11. *GAVO*. F. 536, op. 1, d. 531.
12. *GAVO*. F. 537, op. 1, d. 99.
13. *GAVO*. F. 5513, op. 7, d. 2.
14. *Gosudarstvennyy arkhiv sovremennoy dokumentatsii Astrakhanskoj oblasti (GASDAO)* [State Archive of Contemporary Documentation of Astrakhan Region]. F. 729, op. 1, d. 2.
15. Gomanenko O. *Nizhnevolzhskoe rechnoe parokhodstvo v Velikoy Otechestvennoy voyne. 1940-1945* [The Lower Volga Steamship Line During the Second World War. 1940–1945]. Saarbrücken, Lambert Academic Publishing, 2011. 256 p.
16. Dubrovskiy V.A. *Kadrovaya politika KPSS na rechnom transporte Sredney i Nizhney Volgi v gody tretyey pyatiletki* [Personnel Policy of the CPSU on River Transport of Middle and Lower Volga During the Third Five-Year Plan]. *Iz istorii sotsialisticheskogo stroitelstva* [From the History of Socialist Construction]. Saratov, Izd-vo Sarat. un-ta, 1985, iss. 14. 148 p.
17. *Osnovnye pokazateli raboty rechnogo transporta obshchego polzovaniya* [Basic Indicators of River Public Transport]. *Narodnoe khozyaystvo Volgogradskoy oblasti za 50 let* [National Economy of the Volgograd Region for 50 Years]. Volgograd, Nizh.-Volzh. kn. Izd-vo, 1967. 264 p.
18. *Otpravlenie i pribytie грузов po vodnomu transportu v granitsakh Stalingradskoy oblasti* [Departure and Arrival of Cargoes by Water Transport Within the Boundaries of Stalingrad Region]. *Narodnoe khozyaystvo Stalingradskoy oblasti* [National Economy of Stalingrad Region]. Saratov, Gosstatizdat Publ., 1957. 320 p.
19. *Perevozki грузов i passazhirov rechnymi parokhodstvami za 1933-1934 gg.* [Freight and Passenger River Steamship Lines in 1933–1934]. *Vodnyy transport (1928-1934). Stat. sb.* [Water Transport (1928–1934). Statistical Collection]. Moscow, Soyuzorguchet Publ., 1936. 117 p.

20. Postanovlenie IV Stalingradskoy oblastnoy partiynoy konferentsii ot 28 fevralya 1939 g. "O plane razvitiya promyshlennosti i transporta oblasti v tretyey pyatiletke" [The Resolution by the 4th Stalingrad Regional Conference of February 28, 1939 "On the Plan of Development of Industry and Transport Area in the Third Five-Year"]. *Industrializatsiya Nizhnego Povolzhya. 1926-1941 gg.* [The Industrialization of Lower Volga Region. 1926–1941]. Volgograd, Nizh.-Volzh. Izd-vo, 1984. 316 p.

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

22. *Rossiyskiy gosudarstvennyy arkhiv ekonomiki (RGAE)* [Russian State Archive of Economy]. F. 1562, op. 11, d. 1025.

23. *RGAE*. F. 1562, op. 11, d. 681.

24. *RGAE*. F. 4372, op. 38, d. 1409.

25. *RGAE*. F. 7458, op. 1, d. 1654.

26. *RGAE*. F. 7458, op. 1, d. 1625.

27. *RGAE*. F. 7733, op. 27, d. 1062.

28. *RGAE*. F. 9469, op. 2, d. 4.

29. *RGAE*. F. 9469, op. 6, d. 595.

30. *RGAE*. F. 9469, op. 6, d. 132.

31. *RGAE*. F. 9469, op. 6, d. 98.

32. *RGAE*. F. 9469, op. 7, d. 3.

33. *Tsentr dokumentatsii noveyshey istorii Volgogradskoy oblasti (TsDNIVO)* [The Center of Documentation on Modern History of Volgograd Region]. F. 113, op. 11, d. 144.

34. *TsDNIVO*. F. 113, op. 11, d. 144.

35. *TsDNIVO*. F. 113, op. 11, d. 95.

THE EFFECTIVENESS OF ENTERPRISES OF THE LOWER VOLGA WATER TRANSPORT ON THE EVE OF WORLD WAR II

Sidorov Sergey Grigoryevich

Doctor of Sciences (History), Professor, Vice-Rector,
Volgograd State University
uvrprorector@volsu.ru
Prosp. Universitetsky, 100, 400062 Volgograd, Russian Federation

Gomanenko Olesya Aleksandrovna

Candidate of Sciences (History), Associate Professor, Department of Social Work and Pedagogy,
Volgograd State University
gomanenko.olesya@mail.ru, srm@volsu.ru
Prosp. Universitetsky, 100, 400062 Volgograd, Russian Federation

Abstract. From the navigation of 1940 the rate of traffic on Volga as well as throughout the country was slowing down. Transportations in the 1930s were carried out in hard conditions. While freight and passenger traffic increased annually, propelled fleet declined. Fleet replenishment, as well as its decline mainly occurred due to redistribution of old vessels between shipping companies but not due to the building of new ships.

Besides, during the pre-war period the USSR had the acute problem of providing the river transport with professionals. The main difficulty lies in the inability to supply fleet, routes and coastal enterprises with qualified personnel that during the 1930s was not numerous. The situation with unskilled labor force was no better. It was complicated by the huge turnover and disproportionate distribution of workers between shipping companies and within them. The importance of training qualified specialists for working in ports and marines was underestimated.

Low rate of technical reconstruction due to insufficient investments reduced the efficiency of water transport enterprises. The Lower Volga river fleet and the shore facilities were not sufficiently developed. All these difficulties had influence on the rate of cargo and passenger transportation.

Key words: Lower Volga steamship line, freight and passenger traffic, material and technical basis, personnel, navigation.