

УДК 93/09

СОВЕТСКИЙ РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ ВО ВТОРОЙ ПЯТИЛЕТКЕ (1933–1937)

Рычков И. А.

*Академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ,
Нижегородский институт управления,
г. Нижний Новгород, Российская Федерация.
E-mail: igor_rychkov@mail.ru*

Рассматривается процесс развития советского речного транспорта во второй пятилетке. Серьезные испытания на долю речников выпали уже весной 1933 г., когда резкое похолодание вынудило суда зимовать вдали от своих затонов. Невыполненный план ремонта судов и их техническое состояние не давало надежд даже на исполнение плановых заданий. Пароходства переживали финансовые трудности, система управления давала сбои, приводившие к убыткам и разрушению флота. Требовалось принятие решительных мер, направленных на кардинальное изменение сложившейся ситуации. Несмотря на все негативные факторы, речной транспорт сумел преодолеть возникшие трудности и вышел на качественно новый уровень развития. Основное внимание в статье уделено вопросам реорганизации системы управления, от которой напрямую зависела работа водного транспорта. Выясняются причины, препятствующие развитию отрасли и меры, принятые правительством страны для решения этих проблем, анализируются результаты произведенных изменений.

Ключевые слова: реорганизация, структура управления, грузооборот, хозяйственный расчет, план перевозок.

На XVII съезде партии, состоявшемся 26 января – 10 февраля 1934 г. в Москве, были определены основные задачи второй пятилетки, одной из которых было завершение технической реконструкции промышленности, транспорта, сельского хозяйства. При этом особо подчеркивалась возрастающая роль речного транспорта, необходимость его скорейшей реконструкции диктовалась стремительным развитием потребностей народного хозяйства [1]. Объем речных перевозок планировалось довести к 1937 г. до 90 млн т., грузооборот, соответственно, – до 63,0 млрд ткм, количество перевезенных пассажиров – до 74,0 млн чел. Доля речного транспорта в общем объеме грузовых перевозок к концу пятилетки должна была быть увеличена до 14,6 % [2].

Начало пятилетки для водного транспорта было крайне неблагоприятным. Судоремонтная компания 1932–1933гг. была осложнена рядом факторов. Массовые грузы к перевозке были предъявлены с опозданием, стремление выполнить задачи по их перевозке, несмотря на резкое похолодание, привело к вынужденной зимовке судов вдали от своих штатных мест [3]. Попытки отдельных судов пробиться в затоны через лед привели к многочисленным поломкам судов. На Волге, например, у пароходов было проломлено 86 корпусов, разбито 134 гребных колеса, потеряно 32 руля [4]. Всего по речному транспорту в случайных местах зимовало 265 самоходных судов и 1316 барж, из них 170 буксиров и 400 барж в опасных местах и на плесах [5]. Все это серьезно осложнило подготовку к навигации 1932/33г. Состояние судов вызывало у руководства пароходств оправданные опасения, что находящийся в их

ведении флот сможет хотя бы частично выполнить планы перевозок. Речной транспорт испытывал острую потребность в ремонте эксплуатируемого флота. Так, в 1931 г. из 2530 самоходных судов около 1200 нуждалось в капитальном ремонте, корпуса и механизмы почти 75 % судов и котлы более чем половины судов эксплуатировались более 25 лет [6]. Тем не менее навигация ценой невероятных усилий речников не была сорвана, но со всей очевидностью доказала необходимость принятия неотложных мер по исправлению ситуации. С мест в ЦК ВКП (б) шли тревожные письма, содержащие просьбы о скорейшем принятии мер по изменению системы управления. В письме Волжского управления речным транспортом в Центральный комитет ВКП (б) от 10.06.1933 № 998-С сообщалось, что ВУРТ переживает небывалые финансовые затруднения и полную дезорганизацию системы управления. Себестоимость перевозок в 1932 году против 1931 года поднялась на 78,8 %, вместо прибыли понесен убыток в 9,5–10 млн рублей. Основной причиной создавшегося положения вновь называлась существующая система управления. Отмечалось, в частности, что на Волге нет четкого положения о ВУРТе в целом и его самостоятельных хозрасчетных единицах в частности, отчего происходит невероятная путаница. Далее следовал вывод, что дальнейшая работа в таких условиях невозможна, необходимо отказаться от дальнейшей децентрализации и пойти по пути централизации управления хозяйством, причем приступить к этому нужно немедленно [7].

К началу второй пятилетки относится ряд мер, принятых правительством для улучшения материально-бытового положения речников. 17 июля 1933 г. ЦИК и СНК СССР приняли постановление о рабочем времени и отдыхе работников водного транспорта. Впервые в законодательном порядке был определен порядок аварийных и авральных работ и предоставления дней отдыха плавсоставу за выходные и праздничные дни, которые приходились на период нахождения судов в плавании [8].

23 июля 1933 г. на заседании Нижегородского крайкома партии его секретарь в своем выступлении открыто заявил, что финансовое состояние Волжского флота крайне тяжелое, оборотные средства отсутствуют, погрузочно-разгрузочные работы ведутся в основном вручную [9]. О результатах руководства Наркомфлота докладчик высказался еще более категорично: «За последние два года в результате «правильного» руководства Наркомвода флот приведен в состояние полного разгрома, в течение 2-х лет работали в таких варварских условиях, что искалчили выпущенные Сормовским заводом лучшие нефтевозы, флот угробили. Нам всем нужно высказаться за реорганизацию нашей структуры в централизованное хозяйство» [10].

25 февраля 1934 г. в газете «Правда» была опубликована статья «Бумажная метель над затоном», в которой критиковался Наркомвод, осуществлявший руководство посредством обильной переписки. Принятие радикальных мер по перестройке всей системы управления на речном транспорте становилось неизбежным, и оно началось после XVII съезда партии, потребовавшего изменить систему управления в народном хозяйстве в целом.

Система управления, сложившаяся в 1931 г., основывалась на функциональном принципе руководства, обусловленным сложностью и разнообразием производственных процессов, контроль над которыми породил вязкую бюрократическую систему. Подобный стиль руководства себя изжил, в связи с чем в 1934 году произошли значительные изменения в организационной структуре управления флотом и в повседневной деятельности речников.

15 марта 1934 г. совместными ЦИК СССР № 89 и Совнаркома № 527 было принято Постановление о реорганизации органов управления водного транспорта. В нем предусматривались ликвидация ряда функциональных объединений и центральных управлений Наркомата и создание новых структур, призванных коренным образом изменить работу водного транспорта и укрепить единоначалие. Непосредственно в наркомате было создано 8 новых отделов, для речных пароходств, пристаней, управлений участков пути и связи, а также судоремонтных мастерских были разработаны новые типовые структуры.

Значительным изменением стала ликвидация районных управлений (РУРТов), руководство основными объектами инфраструктуры речного флота было возложено на начальников пароходств. На крупные пристани возлагалось руководство местными перевозками, для этого в их распоряжение приписывался соответствующий флот. Каждая пристань перешла на хозрасчет, получив право самостоятельно распоряжаться денежными и материальными средствами.

Во исполнение Постановления Народным комиссаром водного транспорта был издан приказ № 90 от 24 марта 1934 г. «О реорганизации местных органов управления речного транспорта». Основными органами управления в пароходствах стали службы: эксплуатации, механико-судовая, пути и связи, остальные отделы имели статус подсобных. Установленная структура касалась только крупных пароходств, в средних и мелких ее упрощение должно было производиться за счет сокращения штатов. Вскоре стало очевидным, что без надлежащим образом организованной статистики и учета не обойтись. Решение было принято оперативно: 29 июля 1934г. вышло Постановление ЦИК СССР № 102, СНК СССР № 1814, согласно которому в Наркомводе и в подчиненных ему организациях создавались учетно-статистические подразделения (управления, секторы, отделы).

Сокращение управленческих штатов составляло 10–15 %, высвобожденные сотрудники управленческого аппарата переводились в нижестоящие производственные структуры, при этом начальники пароходств несли персональную ответственность за предоставление необходимых бытовых условий переводимым работникам.

В окончательном виде новая структура управления пароходством представлена на рисунке 1.

Рисунок 1

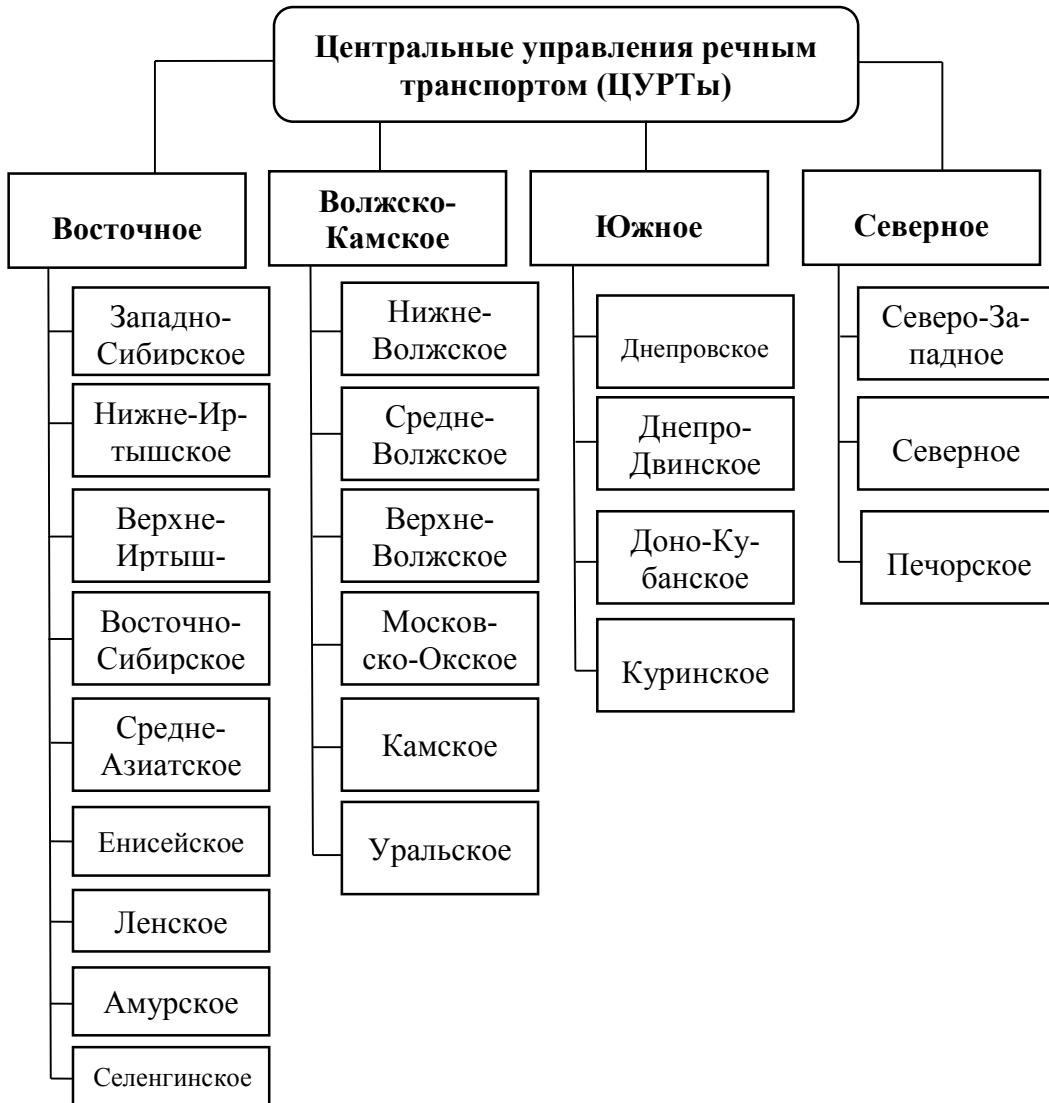
Типовая структура управления речным пароходством



Речное эксплуатационно-техническое управление (РЭТУ) было ликвидировано, вместо него было организовано четыре центральных производственно-территориальных управления речного транспорта – ЦУРТ, в состав которых входило от трех до девяти пароходств (рисунок 2).

Рисунок 2

Центральные управления речного транспорта



Срок проведения таких масштабных мероприятий был ограничен 1 апреля 1934 года: реорганизация не должна была оказать влияния на предстоящую навигацию. Не имеющая прецедентов в мировой истории масштабная реорганизация речного транспорта, затронувшая коммерческую и эксплуатационную стороны, была произведена менее чем за неделю.

Кардинальных изменений в работу речного транспорта выход указанных постановлений сразу не внес, навигация 1934 г. вскрыла новые проблемы, среди которых основными были отсутствие планирования и учета перевозок. 5 мая 1934 г. вышел документ, стратегической целью которого было улучшение планирования перевозок водным транспортом [12]. План перевозок был разделен на две категории. В первую входили грузы, перевозка которых влияла на экономику и народное хозяйство: хлеб, металл, нефть и лес. Планированием этих перевозок занимался непосредственно Наркомвод. Во вторую вошли все остальные грузы, их перевозку планировали начальники пароходств, при этом обязанность по перевозке грузов первой категории была первоочередной. Были повышены требования к инженерно-техническому составу: при назначении начальников служб эксплуатации в первую очередь рассматривались сотрудники, имеющие достаточные технические знания и опыт, позволяющие грамотно эксплуатировать вверенную технику. Членство в партии при этом определяющим фактором не являлось [13].

27 мая 1934 г. ЦИК и СНК СССР постановлением № 95/1165 утвердили Устав о дисциплине рабочих и служащих водного транспорта Союза ССР, регламентирующий трудовую деятельность отрасли. На водном транспорте устанавливалась строжайшая трудовая дисциплина, под которой подразумевалось беспрекословное и быстрое выполнение приказов и распоряжений своих начальников, бережное отношение к государственному имуществу, выполнение норм выработки. По своей сути это был аналог воинского устава, неукоснительное соблюдение статей которого устанавливало тотальный контроль над взаимоотношениями между администрацией и трудовыми коллективами.

В этот же день Постановлением ЦИК и СНК СССР № 95/1168 было утверждено новое Положение о Народном комиссариате водного транспорта, на который возлагалось руководство речным и морским транспортом страны. Документом определялись основные задачи, стоящие перед комиссариатом, его организационная структура, а также разъяснялась роль и задачи уполномоченных Наркомвода при совнаркомах союзных республик.

Следующим важным документом, упростившим систему управления, стал введенный 26 июля 1934 г. приказом Наркомвода № 290 типовой Устав пароходств [14]. В основном звене речного транспорта – пароходстве, так же, как и в центральном аппарате, произошли существенные изменения: начальники пароходств и его аппарат приблизились к непосредственному руководству перевозками.

Повысилась заработная плата водников. Новая система оплаты труда стимулировала переход специалистов на более ответственную работу, текучесть кадров уменьшилась. Если зимой 1933/34 гг. было уволено 22 тыс. работников плавсостава и свыше 8 тыс. берегового [15], то к концу 1935 г. общая численность работающих на перевозках превысила показатели 1933 г. и составила 72,55 тыс. чел., в том числе плавсостав – 50,25 тыс. чел. (69,3 %) с годовым фондом заработной платы 131 млн рублей (в 1933 – 74,1 млн) [16]. Увеличение заработной платы, хотя и сократило текучесть кадров, полностью проблему нехватки квалифицированных кадров не решило, а именно она была главной причиной высокой аварийности на водных путях. В таблице 1 приведены данные, из которых видно, какая часть специалистов имела законченное образование на морском и речном транспорте [17].

Таблица 1

Соотношение числа специалистов с законченным образованием на морском и речном транспорте в 1934–1935 гг.

Показатели	Морской транспорт		Речной транспорт	
	1934	1935	1934	1935
Соотношение числа специалистов с законченным образованием и общего количества специалистов плавсостава	97,7	97,7	16,9	21,9
Технический состав с законченным образованием и квалифицированной рабочей силой	35,3	33,9	4,2	6,0

1 сентября 1934 г., заслушав доклад комиссара водного транспорта Н. И. Пахомова о результатах работы его ведомства, Совет народных комиссаров признал ее неудовлетворительной. Основными причинами этого стали низкая исполнительность и высокая аварийность. Наркомводу было предписано до конца навигации принять все меры по выполнению годового плана, к должностным лицам, невыполняющим эти требования, требовалось применять самые строгие меры.

20 октября 1934 г. был издан приказ Народного комиссара водного транспорта «О закреплении кадров речного транспорта на межнавигационный период, обеспечения кадрами зимнего судоремонта и об установлении круглогодичного штата на судах речного флота», целью которого было решение проблемы закрепления работников в штатах пароходств на межнавигационный период. В постоянный штат были включены должности капитанов и их старпомов, механиков, лоцманов, кочегаров, масленщиков, электриков, рулевых, мотористов, а также начальников пристаней и гидротехнических сооружений – в количестве 40 % от общего количества работников по пароходству. Объем кадровой работы увеличился, в связи с чем постановлением ЦИК и СНК от 8 августа 1936 г. № 69/1435 группы подготовки кадров были выведены из состава административных отделов и преобразованы в самостоятельные отделы управлений речных пароходств.

Органы Прокуратуры тоже не оставались в стороне. В конце мая 1935 г. в Москве состоялось совещание руководящих работников Наркомвода, в котором приняли участие руководство страны и члены Политбюро. Обсуждались вопросы о борьбе с

авариями и простоями, были сделаны соответствующие оргвыводы. Водники получили приказ навести порядок на водных путях страны, ликвидировать выводящую из строя значительную часть флота аварийность и увеличить оборачиваемость судов. В обязанности прокурорам вменялся немедленный выезд на место в случае крупной аварии, во всех остальных случаях требовалось своевременное получение информации от руководства пароходств для решения вопроса о необходимости вмешательства органов прокурорского надзора [19].

Строгий контроль осуществлялся за представляемой отчетностью по перевозкам. Даже незначительная попытка приписок немедленно пресекалась. Так, в постановлении СНК № 1907 от 23 октября 1936г. Наркомводу предписывалось исправить рапорт Московско-Окского пароходства, в котором содержались не соответствующие реальным показатели перевозок, путем опубликования в печати правильных данных [20].

Результаты мероприятий, проведенных правительством по укреплению речного транспорта за годы второй пятилетки, можно увидеть в таблице 2 [21].

Таблица 2

Сводные показатели работы Наркомвода СССР в 1937 г.

Годы	Перевезено грузов, млн т.	Перевезено пассажиров, млн чел.	Общая численность работников	Кол-во самоходных судов	Количество дебаркадеров
1933	44,7	41,5	67,07	205	–
1934	52,7	41,2	72,23	141	760
1935	64,7	41,4	72,55	223	775
1936	69,9	48,2	73,69	350	780
1937	66,6	65,2	73,58	465	844

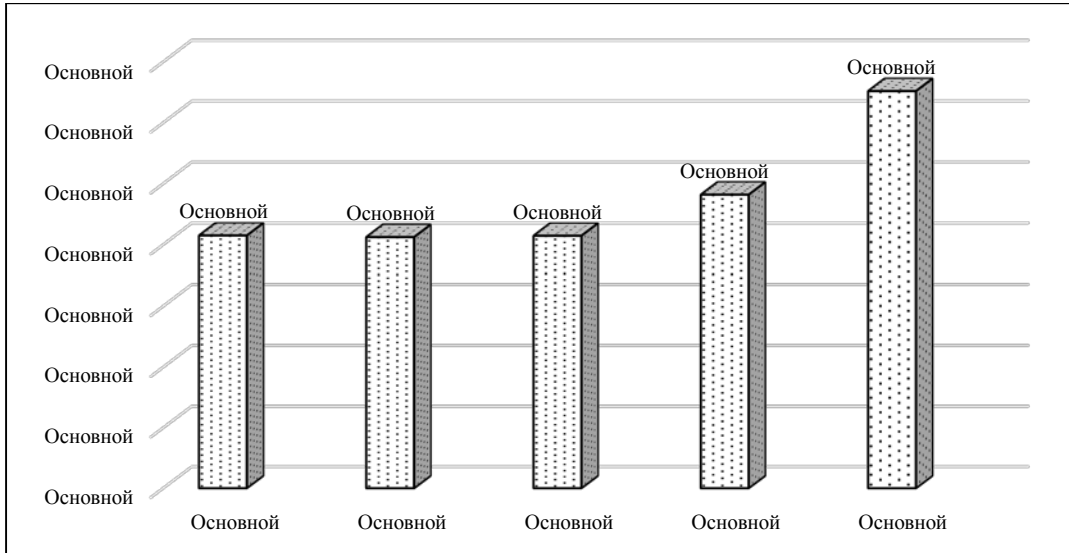
Общий объем капиталовложений по Наркомводу во второй пятилетке составил 4245 млн руб., в том числе стоимость объектов капитального строительства – 2016,33 млн руб., на строительство речных портов было выделено 76,28 млн руб. [23].

Улучшение условий судоходства, достигнутое в 1933–1937 гг., оказало также важное влияние на развитие речных перевозок пассажиров. Активно развивающиеся местные пассажирские линии привлекали миллионы новых пассажиров разнообразием предоставляемых услуг, дешевизной и комфортом поездок. Речные

путешествия стали доступными для всех групп населения. В 1937 г. количество перевезенных пассажиров в сравнении с 1935 г. увеличилось более чем на 50 процентов (таблица 3) [22].

Таблица 3

Объем пассажирских перевозок во второй пятилетке



Таким образом, вторая пятилетка внесла существенные изменения в организацию работы водного транспорта. Реконструктивные мероприятия обеспечили перестройку эксплуатации и ремонта, широкий охват средствами связи, механизация погрузочно-разгрузочных работ, переоборудование судоремонтных баз значительно улучшили показатели работы флота, были сокращены простои, снижена аварийность, обеспечивалась безопасность плавания. Увеличилась провозная способность технических средств водного транспорта. Была сформирована и опробована в деле оптимальная структура управления водным транспортом, не претерпевшая значительных изменений до начала пятидесятых годов. Речной транспорт СССР вышел на качественно новый уровень развития, позволяющий с высоким качеством и в срок выполнять намеченные планы перевозок.

Список использованных источников и литературы

1. КПСС в резолюциях..., ч. II, изд. 7. М.: Госполитиздат. 1953
KPSS v rezoljucijah..., ch. II, izd. 7. M.: Gospolitizdat. 1953.
2. Второй пятилетний план развития народного хозяйства СССР. – М., 1934. С. 248–250.
Vtoroj pjatiletnij plan razvitija narodnogo hozjajstva SSSR.– M., 1934. S. 248–250.
3. Речной транспорт в 1938 г. Статистические сведения. М.: Речиздат, 1940.
Rechnoj transport v 1938 g. Statisticheskie svedenija. M.: Rechizdat, 1940.
4. Водный транспорт. 11 февраля 1933 г.
Vodnyj transport. 11 fevralja 1933g.
5. ГАРФ (Государственный архив Российской Федерации) Ф. 7458. оп. 3. Д. 252. Л. 129.
GARF (Gosudarstvennyj arhiv Rossijskoj federacii) F.7458. op. 3. D. 252. L. 129.
6. Речной транспорт в 1934 г. М., 1935.
Rechnoj transport v 1934g. M.1935.
7. ГОПАНО (Государственный общественно-политический архив Нижегородской области) Ф. 2.
Оп. 1. Д. 1531. Л. 3–5.
GOPANO (Gosudarstvennyj obshhestvenno-politicheskij arhiv Nizhegorodskoj oblasti) F. 2. op. 1. D. 1531. L.3–5.
8. Собрание законов и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства СССР за 1933 г. № 47.
Sobranie zakonov i rasporyzhenij Raboche-krest'janskogo pravitel'stva SSSR za 1933g. № 47.
9. ГОПАНО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 1531. Л. 3–5.
GOPA№ F. 2. Op.1. D.1531. L. 3–5.
10. ГОПАНО. Ф. 2.оп. 1.Д.1531. Л. 20.
GOPA№ F. 2. Op.1.D. 1531. L. 20.
11. Сборник законов и распоряжений, относящихся к водному транспорту. М.: Изд. Наркомвода., 1936.
Sbornik zakonov i rasporyzhenij, odnosjashihhsja k vodnomu transportu. M. Izd.Narkomvoda.1936.
12. Постановление Совета Народных Комиссаров и ЦК ВКП(б) от 5 мая 1934 г. «О планировании перевозок и улучшении работы водного транспорта».
Postanovlenie Soveta Narodnyh Komissarov i CK VKP(b) ot 5 maja 1934 g. «O planirovanii perevozok i uluchshenii raboty vodnogo transporta».
13. Там же.
Tam zhe.
14. ГАРФ Ф. 7458. Оп. 4. Д. 987. Л. 43.
GARF F. 7458. op. 4. D. 987. L. 43.
15. Водный транспорт. 24 октября 1934 г.
Vodnyj transport. 24 oktjabrja 1934 g.
16. Статистические сведения по водному транспорту, вып. 56. С. 34.
Statisticheskie svedenija po vodnomu transportu, vup. 56. S. 34.
17. ГАРФ Ф. 7458. оп. 5. Д. 2. Л. 9.
GARF F. 7458. op. 5. D. 2. L. 9.
18. Постановление СНК от 1 августа 1934 г. № 855.
Postanovlenie SNK ot 1 avgusta 1934 g. № 855.
19. За социалистическую законность. Орган Прокуратуры СССР. М.: Советское законодательство. 1935. № 7. С. 16.
Za socialisticheskuju zakonnost'. Organ Prokuratury SSSR. M.: Sovetskoe zakonodatel'stvo. 1935. № 7. S. 16.
20. Известия ЦИК Союза ССР и ВЦИК № 248 от 24 октября 1936 г.
Izvestija CIK Sojuza SSR i VCIK № 248 ot 24 oktjabrja 1936 g.
21. Водный транспорт СССР (1928–1934 гг.). М., 1936. С. 28.
Vodnyj transport SSSR (1928–1934 gg.). M., 1936. S. 28.
22. Водный транспорт в 1937 году: статистические сведения о речном и морском транспорте Наркомвода. М., 1939. С. 15–16.
Vodnyj transport v 1937 godu: statisticheskie svedenija o rechnom i morskome transporte Narkomvoda. M., 1939. S. 15–16.
23. Второй пятилетний план развития народного хозяйства СССР, М., 1934. С. 261; 663; 664.
Vtoroj pjatiletnij plan razvitija narodnogo hozjajstva SSSR, M., 1934. S. 261; 663; 664.

Rychkov I. A. Soviet river transport during the Second five-year plan (1933–1937)

The present article deals with the process of development of the Soviet river transport during the second five-year plan. As early as in the spring time of 1933 hardships fell to the lot of river transport workers, a cold snap forced river vessels to overwinter away from their backwaters. Unexecuted scheduled repairs of river ships and their operating conditions did not offer hope even for accomplishing planned tasks. Shipping companies were suffering financial difficulties, the management system was malfunctioning, resulting in a loss and a breakdown of the river craft. It was required to take drastic measures directed towards a fundamental remediation of the current situation. In spite of all negative impacts the river craft succeeded in overcoming emerged difficulties and moved to a whole new level of development. In the article a particular attention is paid to the matters of management system reorganization, directly affecting the water transport operations. The paper determines causes hampering the development of this economic sector and measures taken by the Government to address these problems as well as analyses results of instituted changes.

Keywords: reorganization, management structure, cargo turnover, self-financing system, transportation plan.