

УДК 94(47+57)

## ОСНОВНАЯ ХОЗЯЙСТВЕННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РЕЧНОГО ФЛОТА ВОЛГИ В УСЛОВИЯХ РЕФОРМИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА СССР В 1934 ГОДУ

© 2020 г.

*О.А. Гоманенко*

Волгоградский государственный университет, Волгоград

[gomanenko.olesya@mail.ru](mailto:gomanenko.olesya@mail.ru)

*Поступила в редакцию 01.07.2019*

Исследуется основное направление хозяйственной деятельности новообразованных волжских речных пароходств в период реорганизации управления в системе Наркомата водного транспорта в 1934 г. Констатируется, что проведенная перестройка в системе волжского речного флота вызвала большие сложности в работе пароходств Волги. Выявлено неудовлетворительное финансовое положение всех волжских пароходств к концу 1934 г. Установлены главные причины убыточности водного транспорта Волги.

*Ключевые слова:* Волга, речной транспорт, народное хозяйство, реорганизация, перевозки, навигация.

В 1934 г. произошло реформирование органов управления водного транспорта СССР. В Народном комиссариате водного транспорта (НКВТ) было образовано четыре центральных производственно-территориальных управления речного транспорта (ЦУРТ), которые непосредственно руководили всей деятельностью речных пароходств [1, с. 101]. На Волге было организовано три новых пароходства, вошедших в Волжско-Камское ЦУРТ (ВКЦУРТ). Всего в ВКЦУРТ входило шесть пароходств. Именно волжский речной флот играл главенствующую роль не только в этом ЦУРТ, но и по стране в целом. Разделение Волги на три участка предполагало разграничить перевозки и улучшить управление волжским флотом на каждом отрезке реки. Новые пароходства специализировались на определенных грузоперевозках с соответствующим распределением подвижного состава. Основными видами перевозок являлись сухогрузные, нефтеналивные, а также буксировка плотов. Для транспортировки насыпных и навалочных грузов использовались сухогрузные суда. Нефтяные продукты наливом перевозились нефтеналивным флотом. В плотках буксировались лесные грузы.

Следует отметить, что к этому времени весь речной флот СССР нуждался в реконструкции. Не был исключением и волжский водный транспорт, на который приходилась треть всех речных перевозок по стране. Однако перераспределение транзитного флота между пароходствами Волги не соответствовало принципу поперечного деления реки. Для организации перевозок такая схема затрудняла планирование. Слабая материальная база осложняла взаимные

расчеты между волжскими пароходствами, особенно при передаче флота. В течение навигации баланс флота постоянно менялся за счет поступления и выбытия судов. В основном обмен проходил между смежными пароходствами. Поступление судов новой постройки проходило менее интенсивно. Необходимы были значительные инвестиции в развитие речного транспорта, как береговой инфраструктуры, так и подвижного состава.

На балансах пароходств находился как самоходный (паровой), так и несамоходный (непаровой) флот, а также стоечный (стационарное плавучее состояние). Балансы пароходств исчислялись, как правило, в общей мощности и грузоподъемности судов, а не в их количестве. Мощность (или тяга) самоходных судов выражалась в индикаторных лошадиных силах. Грузоподъемность (или тоннаж) несамоходного флота исчислялась в тоннах. Если паровые суда были предназначены в основном для перевозок пассажиров, то непаровые – для грузов. К стоечному флоту относились дебаркадеры, плавучие доки, понтоны и др. Из-за нехватки флота часто суда для перевозки палубных пассажиров передавались под грузоперевозки либо грузопассажирский флот полностью отдавался под грузы. В этих случаях груз размещался как на палубе, так и в трюмах (в том числе больших общих помещениях для пассажиров). Отправка багажа также относилась к грузоперевозкам.

Самым крупным по перевозке грузов являлось Верхневолжское речное пароходство (ВВРП). Вторым было Нижневолжское речное пароходство (НВРП). Третьим по объемам грузоперевозок стало Средневолжское речное па-

роходство (СВРП). Основная хозяйственная (эксплуатационная) деятельность пароходств заключалась в организации перевозок. Реорганизация в системе НКВТ проходила в течение 1934–1935 гг. При этом основной процесс пришелся на 1934 г. и проходил одновременно с навигацией, что сильно затрудняло как работу флота Волги, так и всей системы речного транспорта СССР.

Верхневолжское пароходство выполнило план перевозок грузов 1934 г. на 86% (6676.0 тыс. т) и пассажиров на 81% (4543.0 тыс. чел.) [2, л. 8; 3, л. 1–2]. В год реорганизации задание по перевозкам оказалось не соответствующим фактическим показателям. ВВРП не имело годового утвержденного плана, поэтому руководствовались квартальными заданиями. Почти наполовину уменьшился пробег в транзитном сообщении. Кроме того, снизились нормы пассажироместимости судов. С 1934 г. запрещалась перегрузка судов (в предыдущие годы допускавшаяся до 50%) палубными пассажирами на коротких расстояниях. Несоблюдение расписания, поломки и ремонт также отрицательно сказались на выполнении плана. Одним из острых вопросов для пассажироперевозок оставалась нехватка пароходов и катеров новой постройки. Следует отметить, что отчетные данные определяли лишь перевозки платных пассажиров. Специального учета бесплатных пассажиров не было. Остро стоял вопрос и с обслуживанием пассажиров, причем на всех волжских пристанях.

Невыполнение плана ВВРП 1934 г. по перевозкам, например, грузов большой скорости (87% от всех грузоперевозок) было вызвано несвоевременной поставкой к отправлению непланируемых (то есть составленных по месячным планам) грузов. Однако именно они составляли до 80% общих перевозок большой скорости [2, л. 9]. В результате этого в отдельные периоды навигации из-за отсутствия грузов на пристанях транзитные пароходы шли незагруженными. С перевозкой сухогрузов ВВРП недостаточно хорошо справилось. Основные недостатки работы Верхневолжского пароходства заключались в медленных темпах погрузочно-разгрузочных работ, плохой организации пассажирской скорой линии. Низкая производительность труда грузчиков также задерживала оборачиваемость тоннажа не только в пределах ВВРП, но и других пароходств, обслуживавшихся Верхней Волгой [4, с. 1]. Неслаженная работа с клиентурой, особенно с железной дорогой, не позволяла в большей мере перевозить грузы водным путем. Простои судов под погрузкой и выгрузкой, поломки и ремонт, недостаток флота, а также перебои со снабжением

судов топливом влияли на выполнение плана всех волжских пароходств.

В 1934 г. Верхневолжское пароходство не справилось с перевозкой хлеба, металла, цемента, минеральных и строительных материалов, леса. Невыполнение плана по нефтеперевозкам было связано с непредоставлением к перевозке нефтяных грузов из Камского Устья, важнейшей перевалочной пристани. С годовым заданием перевозки плотов пароходство фактически справилось. Однако если ВВРП в целом не выполнило план 1934 г., то в частности главная пристань пароходства – Горьковский порт – закончила навигацию с лучшими показателями за прошлые годы. Так, грузооборот был выполнен на 95.8% (2937.2 тыс. т). По прибытию и отправлению грузов большой скорости (эти грузы составляли основную часть работы Горьковской пристани) план сделан был на 106.3%, по сравнению с 1933 г. – на 138.5% [5, с. 1].

Общей проблемой для всего речного транспорта СССР являлась изношенность подвижного состава. В волжских пароходствах к 1934 г. в большинстве своем суда были выше предельного возраста постройки (1880–1890-х гг.). Так, самым «молодым» в Средневолжском пароходстве являлся паровой флот 20–23-летней давности, но он составлял 11% от общего количества. Остальные суда были уже предельного возраста и в частично нормальном состоянии, поэтому требовали капитального ремонта. Однако за последние 30 лет капремонту подвергалась лишь десятая часть самоходного флота СВРП [6, л. 31 об.]. Несамходные суда также в значительном количестве имели сверхпредельный и предельный возраст. Но в отличие от парового флота за последние пять лет происходило пополнение непаровых судов новой постройки.

Острые проблемы испытывало дебаркадерное хозяйство волжских пароходств. Количественное и качественное его состояние не соответствовало требованиям, предъявлявшимся к водному транспорту. Так, из 24 транзитных дебаркадеров Нижней Волги 3 ед. имели возраст 40–75 лет, 2 ед. – 35–40 лет, 5 ед. – 30–35 лет, 3 ед. – 20–25 лет. Только пятая часть дебаркадеров НВРП была ниже 10-летнего возраста. К примеру, в Сталинграде на В. Донском участке взамен дебаркадеров использовались баржи. Другие пункты могли вообще не иметь причального оборудования. В этом случае пароходы приставали прямо к берегу. Использовались также старые берлины, плашкоуты и др. Имевшиеся дебаркадеры требовали замены и капитального ремонта. Зачастую такие единицы не имели соответствующих пассажирских помещений. Так, на пристанях местных линий НВРП

находился 41 дебаркадер, хотя для полного обеспечения местных пассажирских и грузовых перевозок требовалось в три раза больше [7, л. 8 об.]. В основном такие пункты не имели комнат матери и ребенка, буфетов. Часть дебаркадеров находилась в антисанитарном состоянии. Неудовлетворительным было питание и на пассажирских судах (высокие цены, низкое качество, очереди) [8, л. 52].

В 1934 г. продолжалась паспортизация судов. Теплотехнические испытания позволяли скорректировать тяговые характеристики. Динамометрические испытания непарового флота позволяли составлять графики сопротивления при различных осадках судна. Паспортные испытания касались зависимости расхода топлива от скорости хода, КПД гребных колес от величины осадки судна, напряженности топочного объема от индикаторной мощности и др. Паспорт судна являлся не только справочником повседневного пользования для разрешения различных вопросов. Паспортизация способствовала модернизации флота. Данные паспорта судна использовались для составления технического задания при заказе новых судов и рациональной эксплуатации существовавшего флота для перевозок [9, л. 49–50].

Средневожское пароходство лучше, чем ВВРП, справилось с планом перевозок грузов 1934 г. – на 96.6% (4994.0 тыс. т). Но задание по пассажироперевозкам было выполнено на 71% (2608.0 тыс. чел.) [9, л. 72–72 об.]. Положительным фактором для пароходства Средней Волги являлось увеличение длительности навигации почти на две недели (до 206 суток). Общей проблемой пароходств была несвоевременная доставка грузов к отправке. Невыполнение заданий фактически всеми волжскими пароходствами связано с несвоевременным предъявлением клиентурой плановых грузов и плотов. Помимо этого повлияла передача паровой тяги (особенно для СВРП в начале навигации), переадресовка грузов, невыход в срок флота из зимнего судоремонта, простои из-за поломок, аварий и ремонта, а также неудовлетворительная погрузочно-разгрузочная работа при низком уровне механизации и недостатке рабочей силы. Если по плотам СВРП справилось с планом, то по сухогрузам недовыполнило (особенно по хлебу) [6, л. 18]. На пассажироперевозках в значительной степени отразилось переключение части пассажировместимости на специальные рейсы по перевозкам хлеба. Это приводило к большим задержкам движения пассажирских пароходов из-за погрузки-выгрузки на пристанях (особенно в Саратове) [4, с. 1]. Значительным недостатком в работе Средневожского пароходства являлась плохая маневренность

флота, недостаточное использование самоходных барж. Отсутствие четких взаимоотношений между диспетчерскими службами волжских пароходств также влияло на выполнение плановых заданий.

Нижневожское пароходство в 1934 г. перевезло и грузов, и пассажиров по общему количеству больше остальных волжских пароходств. НВРП отправило 5342.3 тыс. пассажиров (85.6% от плана), 7795.2 тыс. т. грузов (88.1%) [8, л. 52, 53; 10, с. 7–10, 18]. При этом пароходство Нижней Волги полностью выполнило план по сухогрузам (1738.8 тыс. т) и перевезло 6056.4 тыс. тонн нефти. Именно на нефтепродукты приходилось около 80% всех грузоперевозок. В этом заключалась специфика работы НВРП. Пароходство добилось значительных успехов в перевозке соли, которая составляла десятую часть всех грузов. Несколько улучшилась работа по погрузочно-разгрузочным операциям. Одной из причин невыполнения плана являлась несвоевременная доставка нефти для перевозки. Недостатки в работе НВРП были связаны с большими простоями тяги в ремонте и слабой маневренностью флота за пределами пароходства [4, с. 1].

Все нефтегрузы, как прибывавшие с Каспийского моря, так и отправлявшиеся вверх по Волге, перерабатывались средствами НВРП в Астрахани (налив, выкачка, хранение). Нефтесклады располагались в 15 км от города, преимущественно на правом берегу Волги. Для обработки поступавших нефтепродуктов была организована специальная нефтепристань. Изолированность и замкнутость местных перевозок в Астрахани и исключительное их значение обусловили организацию самостоятельного местного флота. Ему подчинялись флот и местные пристани, а также выделенная самостоятельная транзитно-сухогрузная пристань, которая обслуживала транзитные сухогрузные перевозки.

Невыполнение плана перевозок грузов НВРП связано в том числе с затянувшимся открытием и закрытием навигации 1934 г. В период закрытия навигации 1933 г. до 300.0 тыс. т зазимовало в затонах Средней Волги, что задержало весной спуск флота в Астрахань [11, л. 6]. Одна из основных причин недовыполнения плана перевозок – неполное предъявление грузов клиентурой (в основном Нефтебьитом). Кроме того, направление грузовых потоков Волжского бассейна, и в частности НВРП, не позволяло эффективно использовать флот. До 95% грузов направлялись вверх по реке. В обратном же направлении суда в большинстве своем оставались неиспользованными. Грузопотоки также имели неравномерное распределе-

ние по отдельным периодам навигации. Как правило, на первые и последние месяцы приходился максимум грузов, при этом на большие расстояния. Это создавало разрыв между тягой и тоннажем.

Ежегодно в весенний период доставало тяги, а в меженный (время самого низкого уровня воды в реке) – тоннажа, особенно на сухогрузных перевозках, где потребность в тяге всегда превышала наличие. Недостаток тяги по сухогрузу на основании регулировочных приказов ВКЦУРТ должен был покрываться тягой Средней Волги. Фактически же тяга почти не выделялась, а если и выделялась, то поступала в распоряжение НВРП с опозданием. Это вызывало простои груженого тоннажа на пристанях погрузки. Были случаи, когда баржи НВРП, забуксированные тягой Средней Волги, переключались на буксировку своих возов (буксируемых судов).

Еще одной причиной невыполнения плана перевозок НВРП являлось неудовлетворительное руководство движением сухогрузного флота. Особенно это проявлялось в первый период навигации 1934 г., когда управление флотом за пределами Нижней Волги сводилось к фиксации фактов. По существу, этим флотом распоряжались диспетчеры Средней и Верхней Волги, которые использовали флот на свое усмотрение. Диспетчерская связь также была неудовлетворительной. Сводки о продвижении караванов на Средней Волге поступали на почтовые пароходы с опозданием на 10–15 суток (из Саратова и Самары) [11, л. 6].

Сложной проблемой для речного транспорта являлось привлечение грузов прямого водного сообщения, а также с железной дороги на реку. Для этого необходимо было гарантировать клиентуре сроки и сохранность грузов, что волжские пароходства зачастую не могли обеспечить. Грузы часто поступали несвоевременно, залеживались на пристанях (не хватало складов), портились или расхищались. Так, за 1934 г. клиентура предъявила Нижневолжскому пароходству 1319 претензий за хищения, недостачу и порчу грузов на 1786.0 тыс. рублей [8, л. 57–58]. Происходило это и вследствие низкой квалификации приемосдатчиков, не имевших опыта работы (из-за текучести кадров). К тому же пристани не имели достаточного количества весов, либо грузы были плохо упакованы, несвоевременно выкупала их клиентура. Например, НВРП было обеспечено весами на 63%, брезентом только на 40%. Треть складского хозяйства НВРП требовала капремонта [11, л. 9]. В свою очередь, железная дорога часто не могла оперативно и в срок обеспечить для разгрузки судов необходимое количество вагонов. Несог-

ласованность в действиях работников речного транспорта и железной дороги вынуждала потребителей использовать целиком один вид сообщения (в основном железнодорожный), даже если предполагался смешанный железнодорожно-водный.

Себестоимость перевозок в 1934 г. по ВКЦУРТ в абсолютных показателях превысила план на 18.6% и составила 8 рублей 80 коп. за 1000 условных тонн вместо запланированных 7 рублей 42 коп. [12, л. 72]. В целом по сравнению с 1933 г. себестоимость возросла на 13.7%. Но следует учитывать неполную сопоставимость расходного бюджета этих двух лет. Повышение зарплаты и увеличение стоимости судоремонта в 1934 г. привлекло к расходам, которых не было в предыдущем году. Если это учесть, то себестоимость по ВКЦУРТ возросла на 3.3% в основном из-за невыполнения объема перевозок (особенно пассажиров и нефти), а также снижения средних пробегов при перевозке грузов на 5.5 и пассажиров на 28.2% [12, л. 73].

Так, себестоимость всех перевозок в 1934 г. по ВВРП составила 13 рублей 83 коп. за 1000 тонно-километров, что на 37 % выше плановой (10 рублей 11 коп.) [2, л. 20]. Фактическая цена перевозок речным транспортом СССР в 1934 г. была 14 рублей 35 коп. при плане 11 рублей 98 коп. (на 20 % больше) [13, л. 9]. Себестоимость пассажирских (с багажом) и грузовых перевозок большой скорости по ВВРП повысилась на 46, сухогрузных – на 56%. Увеличение связано с превышением фактических расходов на ремонт (особенно непарового сухогрузного флота), аренду тоннажа у других волжских пароходств, содержание водных путей (путевое хозяйство). Кроме того, заниженной по плану была амортизация подвижного состава. Себестоимость нефтеперевозок ВВРП повысилась на 14%, притом план был выполнен на 75% [2, л. 20; 10, с. 7–10]. По СВРП, наоборот, произошло снижение себестоимости, которая составила 6 рублей 48 коп. за 1000 тонно-километров [9, л. 73].

Финансовые результаты за 1934 г. по всем пароходствам Волжско-Камского ЦУРТ оказались неудовлетворительными. Потери по основной деятельности (эксплуатационной) и промышленным предприятиям составили 59.8 млн рублей, что в пять раз больше планировавшихся. Из этой суммы 96% приходилось на убытки по основной деятельности (57.4 млн рублей). Остальные 4% (2.4 млн рублей) потерь относилось к промпредприятиям. Однако пароходства ВКЦУРТ в 1934 г. получили 7 млн рублей дотаций из госбюджета на повышение зарплаты, цен на горючее и прочее. По отчетам

пароходств эти средства были отнесены на счет потерь и накоплений. В этом случае общий убыток по Волжско-Камскому ЦУРТ составил 66.8 млн рублей. Большое увеличение потерь по сравнению с планом (12.5 млн рублей) было результатом как допущенных перерасходов и внеплановых убытков, так и недобором доходов [12, л. 73].

Финансовый результат Верхневолжского пароходства только по эксплуатации флота, то есть основной деятельности, в 1934 г. был отрицательным (минус 9009.0 тыс. рублей). Расходы (43550.0 тыс. рублей) превысили доходы (34541.0 тыс. рублей) в 1.3 раза. Если план по доходам был невыполнен на 8%, то по расходам «перевыполнен» на 16% [3, л. 2 об.]. Потери от промышленных предприятий составили 4091.0 тыс. рублей. В итоге общий убыток по ВВРП от основной деятельности и промпредприятий составил 13100.0 тыс. рублей [12, л. 73].

По Средневолжскому пароходству общие потери еще больше – 16009.2 тыс. рублей. Это 91.5% валового дохода от эксплуатации флота. Доходы от эксплуатации флота в СВРП составили 25815.3 тыс. рублей, что на треть меньше, чем в ВВРП [9, л. 73–73 об.]. Половина убытка пришлась на операции по эксплуатации флота (невыполнение плана по перевозкам пассажиров, грузов большой скорости). Еще одной причиной было снижение тарифов на грузоперевозки, в результате флот работал ниже себестоимости. Следует заметить, что четверть потерь СВРП связана с операциями прошлых лет по бывшему Волжскому управлению речного транспорта. Однако они не были удалены из уставного фонда. 18% убытков приходилось на недостачу и порчу грузов, 2% – штрафы, пени, неустойки [9, л. 70–71].

Общие потери по НВРП в 1934 г. составили 11700.0 тыс. рублей (в четыре раза выше планировавшихся). 96% приходилось на убытки от основной деятельности (эксплуатации флота). 4% (500.0 тыс. рублей) – потери промпредприятий [12, л. 73]. Среди волжских пароходств больше всего убытков из-за бесхозяйственности приходилось на ВВРП (8 млн рублей), меньше всего – по НВРП (4.5 млн рублей). СВРП заняло промежуточное положение (5.6 млн рублей). Сюда входили потери от списания безнадежных долгов; штрафы, пени и неустойки; расходы прошлых лет; недостача, хищения и порча грузов [13, л. 10].

Финансовое положение пароходств ВКЦУРТ уже на начало 1934 г. было сложным. Наличие рассчитанных оборотных средств не соответствовало нормативу (1707.6 тыс. рублей). До реорганизации водного транспорта у речных

хозяйств уже были долги, которые перешли на вновь образованные пароходства. По ВКЦУРТ это составило 24131.8 тыс. рублей. Имевшихся на балансе целевых резервов не хватало для удовлетворения претензий клиентуры и на покрытие предстоявших расходов. Сложившаяся на начало отчетного года ситуация значительно затруднила финансово-хозяйственную деятельность пароходств. Фактически со второй половины третьего квартала 1934 г. расчетные счета в Госбанке у всех крупных пароходств были арестованы [12, л. 88].

1934 г. был тяжелым для речного флота СССР в финансовом плане. На 19.8% увеличилась себестоимость перевозок водным транспортом [14, с. 182]. Потери по перевозкам по стране составили 12678.7 тыс. рублей (198%) [13, л. 28 об.]. Внеплановые траты были связаны с неэффективным управлением в деятельности пароходств, особенно волжских. Убыточность вызывали и внеплановые траты (расходы прошлых лет, штрафы, пени, неустойка, хищения, порча грузов и др.). Финансовая деятельность пароходств, в том числе Волги, была плохо организована. В данном случае волжские пароходства оказались заложниками ситуации, так как средства направлялись не всегда вовремя и в полном объеме.

Таким образом, одной из причин убыточности волжских пароходств в 1934 г. стало непостоянное и недостаточное финансирование волжских пароходств. Другая важная причина – отсутствие твердого годового промышленно-финансового плана по всем операциям и показателям хозяйства, в том числе плановой себестоимости. Из-за того, что такой план не был спущен пароходствам к началу отчетного года, они не смогли провести подготовительные работы по нему при минимуме затрат денежных средств. Основная хозяйственная деятельность пароходств заключалась в эксплуатации флота и соответственно в организации перевозок. Кроме того, в самой системе ВКЦУРТ не были созданы оптимальные условия для взаиморасчетов между пароходствами по обмену тягой и тоннажем, двойной буксировкой груженых и порожних судов и других услуг. Неналаженная работа с железной дорогой также приводила к неучтенным расходам. Проволочки в оформлении операций по смешанным железнодорожным и водным перевозкам зачастую вели к увеличению одной стороны баланса (обычно доходов). Еще одна проблема заключалась в недостаточно организованной работе непосредственно с клиентурой, в том числе и потенциальной (по привлечению к перевозкам по воде). Большие простои флота, особенно непарового, также вли-

яли на рост убытков. Для увеличения же пассажирооборота необходимо было сделать привлекательной для пассажиров поездку по воде и обеспечить должное питание на судах. В совокупности все эти факторы повлияли на общую убыточность речного флота Волги в 1934 г. В итоге самые большие потери приходились именно на основную (эксплуатационную) деятельность волжских пароходств.

#### *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. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 7458. Оп. 1. Д. 1612.  
3. РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 1613.  
4. Водный транспорт. 1935. 8 янв.  
5. Горьковский портовик. 1935. 1 янв.  
6. РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 1653.  
7. РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 1625.  
8. РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 1654.  
9. РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 1621.  
10. Речной транспорт в 1935 г. Статистические сведения. М.: Наркомвод, 1936. 465 с.  
11. РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 1625.  
12. РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 1606.  
13. РГАЭ. Ф. 7458. Оп. 1. Д. 1306.  
14. Гоманенко О.А. Организационно-хозяйственное укрепление речного флота СССР: тенденция второй пятилетки (на примере волжского водного транспорта) // Научный диалог. 2017. № 5. С. 178–185.

### **MAIN ECONOMIC ACTIVITIES OF THE VOLGA RIVER FLEET IN THE CONTEXT OF THE SOVIET WATER TRANSPORT MANAGEMENT REFORM IN 1934**

*O.A. Gomanenko*

The paper examines the main economic activities of the newly created Volga shipping companies during the management reorganization in the system of the People's Commissariat for Water Transport in 1934. It is noted that the reorganization in the system of the Volga river fleet caused great difficulties in the work of Volga shipping companies. The financial situation of all Volga shipping companies by the end of 1934 was unsatisfactory. We have established the main causes of the losses sustained by the Volga water transport.

*Keywords:* Volga, river transport, national economy, reorganization, transportation, navigation.

#### *References*

1. Amusin M.D. Rechnoj transport v period zaversheniya socialisticzeskoj rekonstrukcii narodnogo hozjajstva SSSR (1933–1937 gody). M.: Rechnoj transport, 1963. 238 s.  
2. Rossijskij gosudarstvennyj arhiv ekonomiki (RGAE). F. 7458. Op. 1. D. 1612.  
3. RGAE. F. 7458. Op. 1. D. 1613.  
4. Vodnyj transport. 1935. 8 yanv.  
5. Gor'kovskij portovik. 1935. 1 yanv.  
6. RGAE. F. 7458. Op. 1. D. 1653.

7. RGAE. F. 7458. Op. 1. D. 1625.  
8. RGAE. F. 7458. Op. 1. D. 1654.  
9. RGAE. F. 7458. Op. 1. D. 1621.  
10. Rechnoj transport v 1935 g. Statisticheskie svedeniya. M.: Narkomvod, 1936. 465 s.  
11. RGAE. F. 7458. Op. 1. D. 1625.  
12. RGAE. F. 7458. Op. 1. D. 1606.  
13. RGAE. F. 7458. Op. 1. D. 1306.  
14. Gomanenko O.A. Organizacionno-hozjajstvennoe ukreplenie rechnogo flota SSSR: tendenciya vtoroj pyatiletki (na primere volzhskogo vodnogo transporta) // Nauchnyj dialog. 2017. № 5. S. 178–185.