

Советский речной транспорт в годы 3-й пятилетки (1938-1941гг.)

Рычков Игорь Александрович

*Академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, Нижегородский институт управления
аспирант*

Аннотация

В статье рассматривается процесс развития советского речного транспорта в третьей пятилетке. Несмотря на ряд негативных факторов (репрессии, высокая аварийность, недостаток средств связи), советские речники сумели преодолеть все трудности и вывести отрасль на качественно новый уровень развития. Выясняются причины, мешающие развитию отрасли и меры, позволившие решить эти проблемы, подводятся результаты произведённой работы.

Ключевые слова: грузооборот, хозяйственный расчёт, план перевозок.

Soviet river transport during the third five-year plan (1938-1941)

Rychkov Igor

*Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration
Management institute of Nizhny Novgorod Nizhny Novgorod
graduate student*

Abstract

The article deals with the development of Soviet river transport in the third five-year plan period. Despite a number of negative factors (repression, high accident rate, lack of communication facilities), Soviet river soldiers managed to overcome all difficulties and bring the industry to a qualitatively new level of development. The reasons for the development of the industry and the measures that have made it possible to solve these problems are clarified, and the results of the work are summarized.

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

Третья пятилетка начиналась под лозунгом: «Догнать и перегнать также в экономическом отношении наиболее развитые капиталистические страны Европы и Соединенные Штаты Америки». Фундаментом для выполнения такой грандиозной задачи должен был стать дальнейший значительный рост технического вооружения всех отраслей народного хозяйства, всемерное развитие машиностроения и всей тяжелой промышленности, улучшение организации и технологии производства, качественный рост производственных кадров, высокое освоение техники в

промышленности, на транспорте и в сельском хозяйстве [1]. В связи с этим в директивах XVIII съезда партии по III пятилетнему плану (1938-1942гг.) была намечена программа быстрой ликвидации отставания и дальнейшего значительного развития речного транспорта [2]. Объём речных грузоперевозок было запланировано увеличить за пятилетие на 75%. при запланированном росте объёма железнодорожных перевозок на 43,5%, морских - на 38%. Более высокие темпы развития речного транспорта по сравнению с другими видами транспорта были обусловлены увеличением его роли в обслуживании потребностей народного хозяйства, особенно в перевозках массовых грузов: леса, хлеба, угля, нефти [3].

Угроза нападения Германии на СССР и неизбежность войны становились очевидными, главные усилия правительства были направлены на повышение обороноспособности страны. Неудовлетворительная работа водного транспорта в навигации 1936, 1937 годов и недостаточная подготовленность флота к навигации 1938 года стали предметом критики работы Наркомата на Совете Народных комиссаров СССР. Отмечалось, что несмотря на благоприятные условия для своего развития Наркомвод, начиная с 1936 года, не выполняет задания государственного плана. План перевозок в 1936 г. был выполнен на 72,6%, в 1937 г. на 74,9%. Неудовлетворительный технический надзор, плохой текущий уход за судами, эксплуатация флота на износ привели к крайней запущенности технического состояния флота. Работа Наркомвода и состояние водного транспорта в очередной раз были признаны неудовлетворительными. Итогом работы Совета стал выход Постановления СНК СССР, в котором предусматривался комплекс мер по развитию и укреплению материально-технической базы флота, а также ряд мер организационного и технического характера. Ставилась главная задача – повысить роль водного транспорта в обслуживании развивающегося народного хозяйства СССР [4].

Репрессивные меры не заставили себя ждать. 8 апреля 1938г. нарком Пахомов и практически весь руководящий состав наркомата были арестованы по обвинению в шпионской деятельности и приговорены к расстрелу [5]. На должность народного комиссара водного транспорта по совместительству был назначен нарком внутренних дел Ежов Н.И. Через год опальный нарком был арестован и впоследствии расстрелян. Должность наркома водного транспорта была упразднена, вместо неё 9 апреля 1939 г. была учреждена должность народного комиссара речного флота СССР, на которую был назначен З.А. Шашков, с февраля 1938г. занимавший должность заместителя Народного комиссара водного транспорта СССР. Столь стремительный служебный рост стал неожиданным не только для самого молодого руководителя, но для руководства наркомата. На плечах молодого руководителя, которому было всего 33 года, оказалась огромная отрасль, от работы которой в значительной мере зависела экономика страны [6]. Судьба своих предшественников не оставляла шансов на допущение ошибок при работе.

Новый министр объединил вокруг себя команду единомышленников – молодых и энергичных специалистов, имеющих большой практический опыт работы на речном транспорте. Благодаря их слаженной работе удалось успешно выполнить задания по водному транспорту в третьей пятилетке, такие как ликвидация отставание водного транспорта от других отраслей, повышение его роли в обслуживании народного хозяйства, улучшение технического состояния флота, пополнение его новыми типами судов, расширение строительства судоремонтной базы.

Следует отметить, что к началу третьего пятилетнего плана определились основные очертания Схемы единой водной системы европейской части СССР, которая стала базой для всех последующих работ на внутренних водных путях страны. Модернизация водных путей вызвала необходимость преобразования всего хозяйства речного транспорта, внедрения новых методов эксплуатации флота и организации судоходства. Так, за годы третьей пятилетки была завершена реконструкция судоремонтно-судостроительных заводов им. Ленина и им. Сталина в Астрахани, начаты работы по сооружению Череповецкого судоремонтного завода. Продолжалось обновление станочного парка на действовавших предприятиях [7]. Комплекс этих мер позволил существенно повысить качество судоремонтных работ и расширить масштабы нового судостроения, что, в свою очередь, позволило увеличить общую численность и грузоподъёмность действовавшего транспортного флота.

Для Московско-Волжского управления с Волготанкером рост грузовых перевозок на пятилетие был установлен планом в 61% [7]. Планировалось увеличить перевозки по Волге нефти до 10,0 млн.т. путём обслуживания перевозками «Второго Баку»; угля до 1,5 млн.т. за счёт роста перевозок донецкого угля в смешанном железнодорожно-водном сообщении с перевалкой в Сталинграде; планировалось также увеличение перевозок химических грузов, главным образом калийных солей Соликамска и апатитов с поступлением на Волгу через Беломорско-Балтийский канал и Мариинскую систему, минеральных удобрений и других грузов.

В быстром развитии водного транспорта были и другие стороны. В частности, темпы строительства новых современных типов судов более экономичной и совершенной конструкции были недостаточно динамичными и планомерными, сказывался недостаток финансирования и отсутствие квалифицированных кадров. Недавно открывшиеся ВУЗы, готовившие инженеров для речного флота, только начинали поставку молодых кадров, их катастрофически не хватало. Однако это ни в коей мере не умаляет значения больших успехов, достигнутых за довоенные годы в развитии технической базы флота. Они оказали исключительно важное влияние на развитие речных перевозок в довоенный период, в том числе и в годы третьей пятилетки.

Объём пассажирских перевозок за три года третьей пятилетки увеличился на 12,2% и составлял в 1940 году почти 73 млн. человек, в том числе 32,4 млн. человек, или 43%, были пригородными пассажирами. По

трём волжским пароходствам в 1940 г. было перевезено 24,4 млн. пассажиров, а по каналу в 1940 году – 2,37 млн. пассажиров [8].

Обеспечению роста пассажирских перевозок в годы третьей пятилетки благоприятствовали, прежде всего, успехи, достигнутые советским народом в области развития экономики. Достаточно сказать, что общий объём промышленного производства в стране в 1940 году превысил уровень 1937г. уже на 45%, а по производству средств производства превзойдён на 53%.

Очень важное влияние на улучшение работы речного транспорта оказало расширение и совершенствование хозрасчётных методов организации производства. К 1940 году в Нижне - Волжском пароходстве были переведены на хозрасчёт все находившиеся в эксплуатации паротеплоходы [9]. В Волготанкере из 87 единиц действующего ядра на навигацию 1940 г. было переведено на хозрасчёт 77 единиц [10]. На хозрасчёт к 1940 г. была переведена также значительная часть крупных речных вокзалов, таких, как в Куйбышеве, Саратове, Ульяновске и Вольске.

Положительное влияние на развитие речных перевозок в годы третьей пятилетки оказал рост оснащения речных портов и пристаней перегрузочными механизмами. К 1940 г. на речных путях Волги уже работали плавучие, и железнодорожные краны, перегружатели, бремсберги, транспортёры и другие механизмы, существенно увеличивающие объём разгружаемых барж. Так, в 1938 году был сконструирован и запущен в эксплуатацию плавучий самоходный перегружатель зерна производительностью 300 тонн в час [11]. В годы пятилетки были сделаны первые шаги в области внедрения на речном транспорте контейнерных перевозок [12].

Процент погрузочно-разгрузочных работ, выполненных с применением механизмов, возрос с 36,1% в 1937 году до 46,7% в 1940г. [13]. Но при этом степень механизации погрузочно-разгрузочных операций в различных пароходствах не была одинаковой. Так, при среднем проценте механизации по МВК ЦУРТу равном 49,3% этот процент по Верхне -Волжскому пароходству составлял 49,2%, Средне-Волжскому – 41,3%, Нижне - Волжскому – 57,7%, каналу имени Москвы- 82,2%, Камскому – 35%, Вятскому – 14,4%, Бельскому – 45,6% [14]. В Уральском пароходстве погрузочные работы оставались практически не механизированными.

Большая работа была проделана в III пятилетке по развитию грузоперевозок по малым рекам. За три предвоенных года были вновь освоены судоходством малые реки: Бездна, Сок и Майна, а грузооборот рек Б. Иргиз, Чапаевка и Самарка возрос в 5, в 1,6, в 1,2 раза соответственно. Вовлечение в грузооборот малых рек внесло ощутимый вклад в общий рост речных перевозок в бассейне р. Волги [15,16].

На развитие речных перевозок и улучшение финансового состояния государственных пароходств весьма положительно повлияла введённая с 1 апреля 1940 года новая тарифная система взамен старой, установленной ещё в годы I пятилетки [17]. Эта система значительно упрощала старую, в большой мере устаревшую, отличавшуюся исключительной сложностью

расчётов и перегруженную дополнительными изменениями, ещё больше её усложнявшую.

В старой тарифной системе было 16 классификаций для большой скорости и 16 для малой и 32 тарифных класса. Существовала 21 расчётная таблица. В новых тарифах было установлено 6 классификаций, при этом для малой скорости отдельных классификаций вообще не было. Всего тарифных классов было установлено 26, а расчётных таблиц всего одна. Кроме этого, в новой системе были значительно (от 20 до 100%) повышены тарифные ставки, так как старый уровень тарифных ставок не покрывал расходов, возросших в результате роста цен на топливо, роста зарплаты и прочих расходов государственных пароходств и делал убыточными результаты их работы. Так, себестоимость перевозки 1,2 млн. т. соли у Нижне - Волжского пароходства составила 19,7 млн.руб., а провозная плата за неё (тариф), равнялась всего 3,98 млн.руб. Таким образом, убытки составили 15,72 млн.руб. [18].

До навигации 1939 г. на речном транспорте существовало до 13 различных ставок для одних и тех же должностей в различных пароходствах. Это обстоятельство вело к большой утечке рабочих с водного транспорта и высокой текучести рабочей силы. На отдельных судах команды менялись по 2-3 раза за навигацию. Так, в Верхне - Волжском пароходстве в 1937 г. с двух пароходов сменилось 10 кочегаров при штате в 16 человек [19]. По заводам, мастерским и затонам с начала 1938г. по декабрь было принято 2567 человек и уволено 2907 человек, в том числе 260 за прогулы. К 1938 г. текучесть рабочей силы приняла катастрофические размеры [19]. Трудовая дисциплина ухудшилась настолько, что возникла необходимость как изменений оплаты труда, так и ужесточения рабочего законодательства. Изменения эти не заставили себя долго ждать.

Постановлением от 29 мая 1939г. для всех пароходств было установлено 4 тарифных пояса при одновременном повышении среднего уровня ставок на 20,3%, в том числе для плавсостава на 40%. Кроме этого, была установлена система премий за перевыполнение плана, а также предусмотрена выдача дополнительно к зарплате столовых денег командам для организации питания. Была упорядочена система оплаты труда рабочих землечерпательного флота. Прежде она зависела только от объёма вынутого грунта, независимо от того, закончена расчистка фарватера или нет. В таких условиях команда не была заинтересована в быстрейшем завершении работ на перекате, так как перебазировка снаряда занимала много времени, и предпочитала стоять на месте в погоне за большим количеством кубометров [20].

Большое влияние на дальнейшее развитие и улучшение системы управления речным транспортом, на повышение качества работы речного транспорта и увеличение перевозок, оказало Постановление СНК СССР, принятое в марте 1938г. «О работе водного транспорта». В соответствии с этим постановлением все Центральные управления Наркомвода получили хозрасчётные права главков промышленных наркоматов. Были намечены

конкретные пути технической реконструкции речного транспорта, была установлена новая система премирования и поощрения работников водного транспорта. Значительная часть специалистов была переброшена из аппаратов управления на места.

Не менее своевременными были также Постановление СНК СССР ЦК ВКП(б) и ВЦСПС «О мероприятиях по упорядочению трудовой дисциплины, улучшению практики государственного социального страхования и борьбы с злоупотреблениями в этом деле» и Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940г. «О переходе на 8 часовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий, и учреждений» [2]. Издание жестко регламентирующих трудовой распорядок документов было продиктовано надвигающейся военной опасностью, неизбежность война была очевидна, и подготовка к ней требовала максимального привлечения всех трудовых ресурсов.

Наряду с осуществлением мер по развитию флота речники активно добивались роста производительности труда, исключительную роль в этой борьбе играло стахановское движение. В годы третьей пятилетки социалистическое соревнование на речном транспорте приняло поистине массовый характер [21]. Широкое распространение в третьей пятилетке получил новый метод скоростной обработки судов в портах, внедрённый механизатором А.Ф. Блидманом, применение которого давало большой экономический эффект: в 1938г. при перегрузке угля выработка увеличилась с 32 до 630 тонн в час [22], а в апреле 1939 г. была достигнута рекордная выработка – 2000 т. в час [20].

Стахановское движение имело большое значение для улучшения работы водного транспорта. Выдающегося успеха достиг капитан волжского нефтевоза «Степан Разин» Н. И. Чадаев, который провел в сентябре 1935 г. вверх по Волге состав барж весом 65 тыс. т при норме в 24-25 тыс. т. Среди береговых рабочих кузнец Ф.Г.Коченин со своей бригадой стал перевыполнять нормы в 2-3 раза. В навигацию 1936 г. диспетчером А.И.Логанихиным была осуществлена конвейерная буксировка судов через Москворецкую систему, что увеличило ее пропускную способность на 35-40% [23]. В 1937 г. развернулось комплексное соревнование речников за обеспечение движения судов точно по расписанию и графику, полной загрузки, правильного формирования составов [24]. Самоотверженный труд этих людей был высоко оценен: 3 мая 1940 г. Президиум Верховного Совета СССР наградил орденами и медалями большую группу лучших работников речного транспорта, благодаря самоотверженному труду которых внутренний водный транспорт страны не только сумел выжить в тяжелейших условиях, но и стал одним из лучших в мире.

9 апреля 1939 г. Народный Комиссариат Водного Транспорта СССР был разделён на два Народных Комиссариата: Морского Флота и Речного Флота с передачей им соответствующей инфраструктуры [25]. Внутренний водный транспорт СССР с этого момента представлял самостоятельную

отрасль в транспортной системе страны. Общее протяжение водных путей в 1940 г. составляло 107,3 тыс. км, из которых 101,3 тыс. имели навигационную судоходную обстановку, причем 98,1 тыс. км находились в ведении Наркомречфлота, 9,2 тыс. км эксплуатировались другими организациями.

Ассигнования на оборону значительно увеличились: если в 1938-1939 гг. они составляли в среднем 39,7 млрд.руб. в год (25 % бюджетного дохода), то в 1940 году – уже 56,8 млрд. руб, т.е. 31,5% от доходов бюджета [26].

К концу 30-х гг. были приняты важные решения по правовому регулированию перевозок: утверждены Устав внутреннего водного транспорта и система единых тарифов, разработаны Правила перевозок, совместными усилиями ученых и специалистов были внедрены диспетчерская система руководства флотом, маршрутизация перевозок и работа по графику движения.

С навигации 1940 г. наблюдалось снижение темпов перевозок по всей стране. Это было связано с низкой эффективностью работы предприятий водного транспорта, медленной технической реконструкцией вследствие низких капиталовложений. Материально-техническая база как флота, так и берегового хозяйства речного флота была недостаточно развита, что отразилось на темпах перевозок грузов и пассажиров.

В целом по стране грузооборот внутреннего водного транспорта по водной сети распределялся к 1941 году согласно данным таблицы 1 [27].

Таблица 1 - Распределение грузооборота внутреннего водного транспорта СССР по сети

Бассейны	Грузооборот (в процентах) по т-км работе	
	1913	1940
Волжский	73,7	68,2
Северо-Западный	5,3	3,4
Северный	5,4	7,9
Днепровский	6,7	3,7
Прочие реки Европейской части СССР	3,2	4,6
Азиатской части СССР	5,7	12,2
Вся сеть СССР	100	100

О реальных результатах работы речных пароходств в последний мирный год можно узнать из данных статистического справочника, ранее недоступного для исследователей ввиду особого статуса его секретности. Протяжённость водных путей к 1940 г. составляла 107, 3 тыс. км, что

превышало довоенный показатель на 66,1%, было перевезено 72,9 млн. тонн грузов (207,7% от показателей 1913г.). Общий грузооборот речного транспорта составил 35,9 млрд. тонно-километров, было перевезено 73 млн. пассажиров[27].

Сокращение финансирования сказалось на темпах судостроения, причём снижение показателей происходило именно в течение трёх предвоенных лет. Это видно из данных таблицы 2 [28].

Таблица 2 - Строительство новых судов Минречфлота СССР в период 1937-1940гг.

Годы	Категория судов			
	Грузопассажирские	Буксирные	Катера и газоходы	Всего самоходных
1937	25	107	333	465
1938	5	46	95	146
1939	5	25	19	49
1940	7	24	40	71

Агрессивная политика фашисткой Германии не вызывала сомнения в её дальнейших планах по захвату восточных территорий, укрепление обороны страны стало первостепенной задачей. Так, из 119, 1 млрд. руб, выделенных на оборону за 1938-1940гг., непосредственно на 1940 г. пришлось 56,8 млрд. [29]. Пополнение флота проходило замедленными темпами: если в 1936 г. было построено металлических несамоходных судов общей грузоподъемностью 48 тыс. т, то в 1940 г. - лишь 39 тыс. т; деревянных барж - соответственно 210 и 168 тыс. т. Поставка буксирных судов (без катеров и газоходов) сократилась с 82 единиц общей мощностью 27 тыс. л. с. в 1936 г. до 24 единиц мощностью 8 тыс. л. с. в 1940 г.[30]. Изношенные суда не списывались, продолжали учитываться в рабочем ядре, при этом объём ремонта увеличивался. Судоремонтные предприятия работали с предельной нагрузкой, но их мощности не могли в полной мере обеспечить ремонтные потребности. Работа на износ и недостаточный ремонт привели к тому, что 24,5% судов в составе самоходного речного флота к 1940 г. по своему техническому состоянию были ограниченно годны или запрещены к эксплуатации [31]. За пять лет (1936–1940 гг.) объём перевозок увеличился лишь на 5,4 процента, а грузооборот - на 15,3 процента [30].

К 1941 г. в крупных портах с помощью подъёмных механизмов было выполнено 46,4% объёма переработки грузов [30]. Тем не менее, уровень технического развития портов не достиг планируемого - из 114 км общей протяженности причального фронта только 6,9 км имели оборудованные причальные стенки [30]. Все эти недостатки становились причиной простоев флота. В пятилетних планах устранению этих причин уделялось особое место.

Внедрение диспетчерской системы и развитие средств связи внесли существенный вклад в развитие речного транспорта. В 1937–1940 гг. общая протяженность проводов на линиях связи речного транспорта составила 78 483 км, количество телефонных аппаратов 14 254 шт., ёмкость телефонных станций составляла 18955 номеров [30]. И всё же недостаток в средствах связи оставался проблемным вопросом для большинства пароходств. В этих условиях речники сумели в значительной мере выполнить поставленные перед ними задачи.

Самоотверженный труд речников достойно оплачивался государством: рабочие и служащие водного транспорта получали в среднем 389 руб., значительно опережая работников железнодорожного и автомобильного транспорта - 340 и 345 рублей соответственно [27]. Как видно из данных таблицы 3 [33], трагический для страны 1937 год не обошёл стороной речников – численность работников заметно сократилась, однако уже в 1938 г. на флот пришли более 30 тысяч новых работников, а вместе с ними и повышение заработной платы, которая за два года достигла 389 рублей в 1940 году против 304 в 1938 году, т.е. на 28%. Тем не менее, зарплаты водников высокими трудно назвать. Средняя зарплата по стране в те годы составляла 250 рублей. Цены на продукты, введённые Постановлениями НКВТ Союза СССР № 910-925 с 1 октября 1935г., позволяли более чем скромно прожить на такую зарплату: так, килограмм крупы стоил от 3,5 до 5 рублей, хлеб ржаной – 75 копеек, пшеничный - 2,5 руб. за 1 буханку, мясо от 2 до 10 рублей, колбаса от 7 до 16 рублей, сахар 5 руб., рыба от 1,5 до 4 рублей за килограмм [32].

Таблица 3 - Труд и заработная плата на перевозках (1933-1941гг.)

Годы	Численность работников (тыс. чел.)	Годовой фонд заработной платы (млн.руб.)	Средне-месячная зарплата одного работника (руб.)
1938	77,93	284,5	304
1939	82,14	356,1	361
1940	81,42	379,9	389

Широко развернулось гидротехническое строительство, ознаменованное вводом в эксплуатацию ряда крупнейших объектов, таких как Беломорско-Балтийский канал, и Свирский гидроузел с судоходным шлюзом, благодаря которому была перекрыта значительная часть затруднявших судоходство порогов. Сооружение канала Москва-Волга, завершённого в 1937 году, обеспечило благоприятные судоходные условия на Верхней Волге и создало условия для подхода к Москве самых больших волжских теплоходов. Общая длина причальной линии всех речных портов страны достигла к 1940 году 114 км. [34].

Дальнейшее развитие получили судостроительная и ремонтная базы речного транспорта. За период с 1928 по 1940гг. выпуск судов из капитального ремонта увеличился в 3,5 раза, а объём продукции судостроения – в 7,5 раза [34]. Началось внедрение диспетчерской системы регулирования движения судов [35]. Благодаря повышению качественных показателей и развитию технической базы был обеспечен значительный рост речных перевозок. Довоенный объём перевозок к 1940 году в целом по стране был превышен в 2,1 раза (рисунок 1[36]). Такой высокий рост был достигнут в результате повышения эффективности использования наличного флота и роста выработки на единицу мощности и грузоподъёмности единицы действующих судов.

Речной транспорт ценой большого напряжения сил справился с трудностями и продолжил своё развитие. Наиболее показательным результатом стало увеличение количества перевозимых пассажиров. За два десятилетия своего развития речники страны сумели возродить пассажирский флот, создать комфортабельные условия для водных путешествий, доведя к 1940 году пассажирские перевозки до рекордного показателя в 73 миллиона человек (рисунок 1).

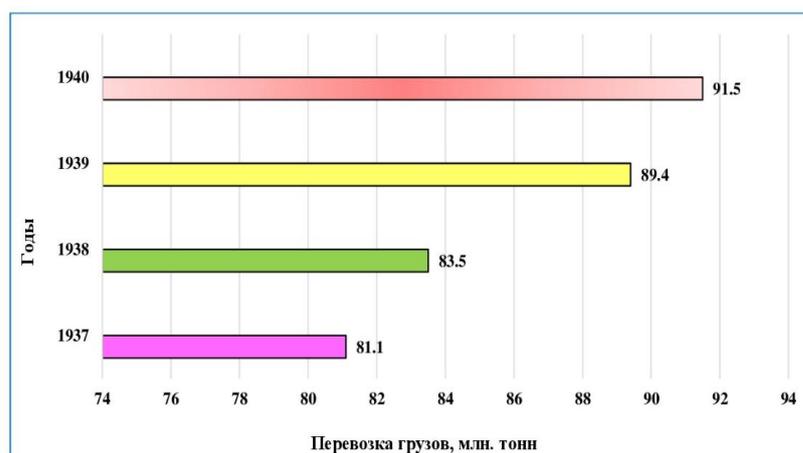


Рисунок 1 - Перевозка грузов речными пароходствами в 1937-1940гг. [30]

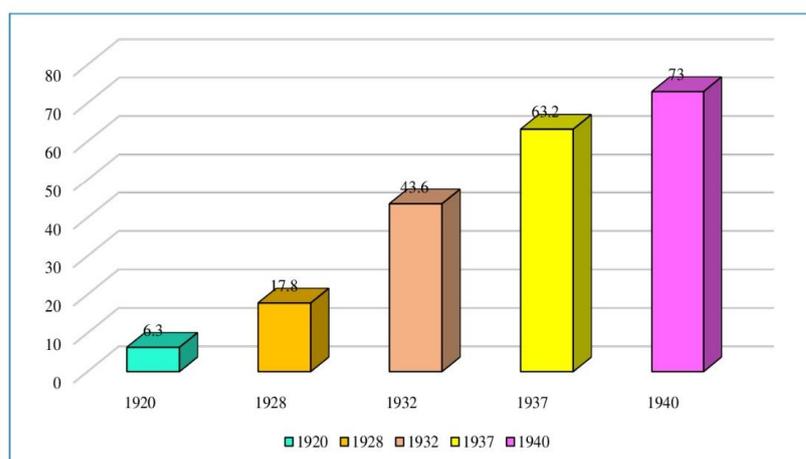


Рисунок 2 - Объём пассажирских перевозок за период 1920-1940гг.[30]

Распределение грузооборота внутреннего водного транспорта страны к 1940 году выглядело следующим образом (рисунок 3).

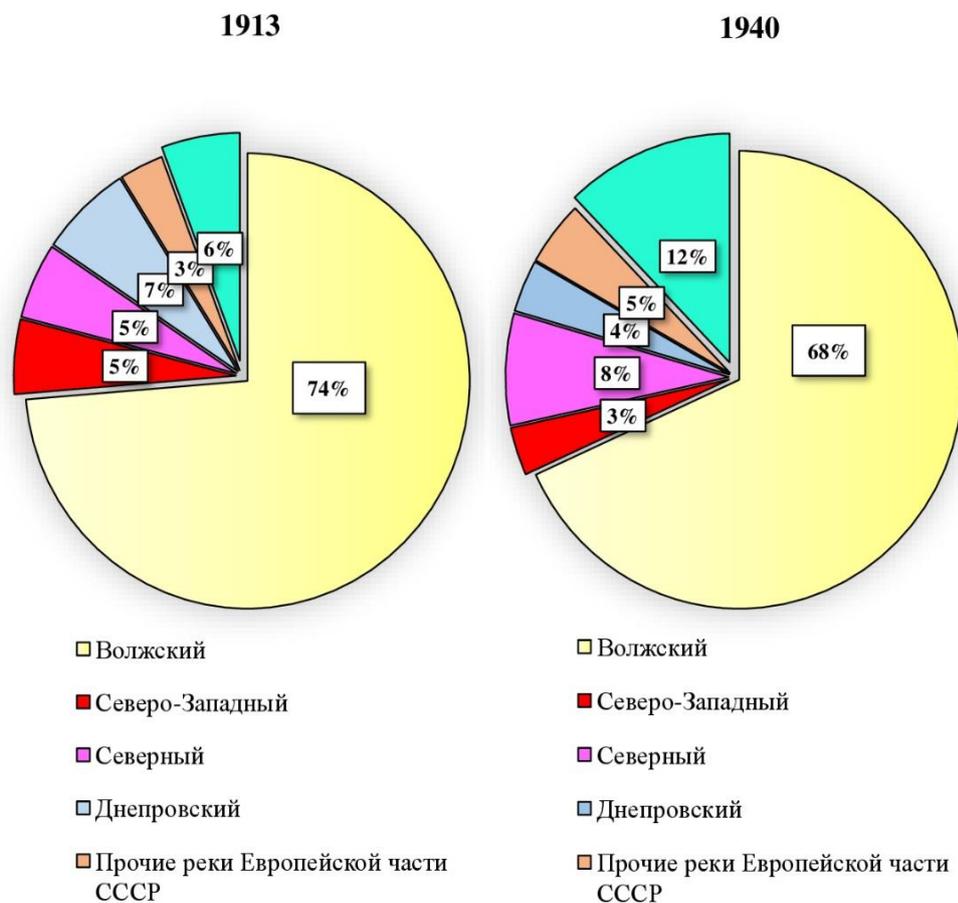


Рисунок 3[28] - Распределение грузооборота внутреннего водного транспорта СССР по сети

Колоссальная работа по восстановлению и строительству новых судов, проделанная речниками страны за два десятилетия, не может вызывать уважения даже сейчас, в век передовых технологий и автоматизации производства. Практически уничтоженный в период Гражданской войны речной флот стал за эти годы лучшим в мире.

Самоотверженная работа в годы первых пятилеток позволила речникам значительно превзойти дореволюционный уровень перевозок, вдохнуть новую жизнь в разрушенное водное хозяйство страны. Построив каналы и мощный флот, в составе которого были первоклассные грузовые и буксирные суда, Советский Союз стал великой речной державой.

Показатели развития речного транспорта в целом за страну не могут не впечатлять – налицо настоящий прогресс в его развитии (таблица 4).

Таблица 4 [37] - Основные показатели развития речного транспорта к концу 1940г.

Показатели	1913	1917	1940
Протяжение внутренних водных судоходных путей сообщения, эксплуатируемых всеми организациями -тыс. км	59,4	42,5	107,3
Грузооборот - млрд. ткм	28,5	15,0	36,1
Перевезено грузов: всего - млн. т.	32,7	20,0	73,1
Пассажиروоборот: млрд. пассажиро-километров	1,4	1,0	3,8
Перевезено пассажиров - млн. человек	11,2	9,5	73,0

Подводя итоги работы речного транспорта в последней предвоенной пятилетке, можно сделать обоснованные статистическими данными выводы:

- работники речной отрасли при недостаточном финансировании к 1941 году сумели не только восстановить разрушенное хозяйство, но выйти на довоенный уровень;

- важные постановления правительства, касающиеся реорганизации системы управления, оказали положительное влияние на производственную деятельность предприятий речного транспорта;

- система управления внутренним водным транспортом, сформированная накануне Великой Отечественной войны, доказала свою эффективность и оставалась неизменной в течение полувека, несмотря на ряд последующих преобразований центрального аппарата управления речным транспортом;

- целенаправленная работа по модернизации речного флота дала возможность эффективно использовать средства водного транспорта в период Великой Отечественной войны.

Научный руководитель:

Халин Алексей Алексеевич, профессор, доктор исторических наук.

Библиографический список

1. XVIII съезд Всесоюзной Коммунистической партии (б). 10—21 марта 1939 г. Стенографический отчет. ОГИЗ, 1939. 742с.
2. Директивы КПСС и Советского Правительства по хозяйственным вопросам. Сборник документов в 4 т. М: Госполитиздат. 1957-1958. 863с.
3. Водный транспорт. 1939г. № 4. С.15-16.
4. Постановление Совета Народных комиссаров СССР от 27 марта 1938г. № 398 «О работе водного транспорта».
5. Лубянка. Советская элита на сталинской голгофе. 1937-1938. М.: МФД, 2011. 528с.

6. Адмирал речного флота. М: «По Волге». 2005. 192с.
7. Речной транспорт СССР. 40 лет (1917-1957). М.1957. 476с.
8. Материалы по статистике речного транспорта, вып.13. 1945.
9. Годовой отчёт Нижне - Волжского пароходства за 1940г.
10. Годовой отчёт Волготанкера за 1940г.
11. Водный транспорт. 1938г. № 1. С.19.
12. Водный транспорт. 1939г. № 3. С.27.
13. Материалы по статистике речного транспорта, вып.56.
14. Материалы по статистике речного транспорта, вып.58.
15. Годовой отчёт Средне-Волжского пароходства за 1939г.
16. Годовой отчёт Верхне-Волжского пароходства за 1940г.
17. Бункин К.Г. Новая система тарифов речного транспорта // Водный транспорт. 1940. № 6.
18. Годовой отчёт Нижне-Волжского пароходства за 1939г.
19. Водный транспорт. 1939г. № 1. С.6.
20. Водный транспорт. 1939г. № 6. С.15.
21. Водный транспорт. 1940г. № 1-2. С.2.
22. Водный транспорт. 1938г. № 7. С.4.
23. Социалистическое народное хозяйство СССР в 1933-1940 гг. М: Издательство Академии наук СССР. 1963. 667с.
24. Завершение социалистического преобразования экономики. Победа социализма в СССР (1933-1937 гг.). 1978. 145с.
25. Ведомости Верховного Совета СССР 1939 г. № 16.
26. Союз Советских Социалистических Республик. Энциклопедический справочник. М.,1967. 647с.
27. РГАЭ (Российский государственный архив экономики). Ф.1562.
28. Вопросы развития транспорта и связи в СССР. Стенограммы лекций, прочитанных в Высшей партийной школе. М.,1948. 276с.
29. СССР и зарубежные страны после Великой Октябрьской социалистической революции. Статистический сборник. М.1970. 276с.
30. Материалы по статистике речного транспорта, вып.56.
31. Назаров М.С. Речной транспорт за 50 лет Советской власти. М: Транспорт. 1967. 336с.
32. Прейскурант единых государственных розничных цен на продовольственные товары, введенные в действие с 1 октября 1935 г. Куйбышев: Куйбышевск. крайвнуторг. 1935. –116с.
33. ГАПК (Государственный архив Пермского края). Ф.196.
34. Речной транспорт СССР. 1917- 1957: Сборник статей о развитии речного транспорта СССР за 40 лет. М: Речной транспорт, 1957. 474 с.
35. Звонков В.В. Диспетчерская система на водном транспорте. М.-Л., 1932.
36. Транспорт и связь в СССР. Статистический сборник. Государственное статистическое издательство. М.,1957. 260с.
37. Страна Советов за 50 лет. Сборник статистических материалов. М: Статистика. 1967. 348с.