

На правах рукописи

Рычков Игорь Александрович

**СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ВОЛЖСКОГО РЕЧНОГО
ПАРОХОДСТВА В 1917-1941ГГ.**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание учёной степени

кандидата исторических наук

Нижний Новгород – 2019

Работа выполнена на кафедре истории государства и права Нижегородского института управления – филиала федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации».

Научный руководитель: Халин Алексей Алексеевич, доктор исторических наук, профессор. Нижегородский институт управления, заведующий кафедрой истории государства и права.

Официальные оппоненты: Сенин Александр Сергеевич, доктор исторических наук, профессор кафедры истории государственных учреждений и общественных организаций, Историко-архивный институт ФГБОУ ВО «Российский государственный гуманитарный университет

Гоманенко Олеся Александровна, кандидат исторических наук, доцент кафедры социальной работы и педагогики ФГАОУ ВО «Волгоградский государственный университет»

Ведущая организация: ФГБОУ ВО «Чувашский государственный университет имени И.Н. Ульянова».

Защита состоится 31 октября 2019 г. в 14.00. на заседании диссертационного совета Д 999.133.02 при ФГАОУ ВО «Национальном исследовательском Нижегородском государственном университете им. Н. И. Лобачевского», ФГБОУ ВО «Ивановском государственном университете»

С диссертацией можно ознакомиться в читальном зале библиотеки ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского» и на сайте ННГУ: <https://diss.unn.ru/files/2019/935/diss-Rychkov-935.pdf>

Автореферат разослан «___» _____ 2019г.

Ученый секретарь
диссертационного совета
кандидат исторических наук, доцент

Абидулин Алим Маратович

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования.

Из современных видов транспорта, уступая ведущие роли железнодорожному и автомобильному транспорту, довольно интересной историей развития обладает водный транспорт. Речной транспорт возник задолго до создания единого российского государства. При строительстве городов основным критерием выбора места было наличие реки. Водные пути позволяли налаживать торговые отношения, обеспечивать снабжение населения всем необходимым, оперативно перебрасывать вооружение и войска во время военных конфликтов.

Национальное достояние России – огромная сеть рек, увеличивается благоприятным распределением водных путей по её территории, особенно в Европейской части, и их удобством для судоходства. Заботу о сохранении данного природой богатства можно увидеть в главнейшем законодательном памятнике Московского государства - Соборном уложении 1649 года, одном из первых документов, регламентирующих речное судоходство: «А которые реками суда ходят, и на тех реках прудов новых, плотин и мельниц не делать, чтобы по тем рекам новыми прудами и плотинами судового ходу не перенять»¹.

Таким бережным было отношение к водным путям в старину, они в те годы были одними из основных и доступных средств перемещения людей и грузов.

При всех своих преимуществах водная сеть при благоприятном распределении водных путей по территории страны обладает двумя недостатками: сезонность и неблагоприятные условия речных русел. К ним следует добавить небольшую скорость передвижения, риски потери грузов в связи с их утоплением, а также замерзание рек на длительное время, в связи с этим полезный оборот судна уменьшается, сокращая выгоду от его содержания. Для речного транспорта характерна также ограниченность сферы использования, связанная с особенностью конфигурации речной сети, такой, как извилистость русла.

Наконец, главная особенность рек – их течение с севера на юг или наоборот. В связи с этим отсутствуют водные пути, связывающие запад и восток, железная же дорога может быть проложена в любом направлении, и это даёт ей большое преимущество перед водными путями. Тем не менее, даже с учетом всех указанных недостатков, при перевозке крупных партий грузов, таких, как зерно, уголь, нефть предпочтение отдаётся водному транспорту.

¹ Уложение государя, царя и великого князя Алексея Михайловича. Перепечатано из полного собрания законов. Государственная типография. – М., 1913. – С.29.

В 1823 году на Волге было образовано акционерное общество «Компания парового судоходства по реке Волге, Каме и Каспийскому морю», которое вскоре распалось. Учрежденное в Санкт-Петербурге два десятилетия спустя «Пароходное общество по Волге» стало более успешным: 7 сентября 1843 г. Николаем I был рассмотрен и утверждён его устав². Этот день стал знаменательным для всего волжского судоходства – было положено начало его техническому перевооружению³.

Развитие парового судоходства привело к изменениям и непарового флота в сторону увеличения надёжности судов, их долговечности и грузоподъёмности⁴.

Учитывая отсутствие исследований, обобщающих процесс формирования и развития структуры управления водным транспортом в советское время, мы поставили перед собой задачу воссоздать основные мероприятия, проводимые правительством страны после национализации водного транспорта до начала Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. При исследовании процесса развития Волжского пароходства не упускались его специфические особенности. Имея важное государственное значение, работа речного транспорта подвергалась постоянному административно-правовому регулированию. Оборот капиталов, связанных с водным транспортом, приводил в движение, либо вызывал частичную стагнацию целого ряда отраслей экономики. Кроме этого, судоходству всегда была присуща высокая степень динамизма. Повышенный спрос на водные перевозки и обширная география путей сообщения обусловили создание, функционирование и развитие большого числа предприятий и объектов, обеспечивающих работу речной отрасли. Водный транспорт как производственно-территориальная структура оказывал влияние на многочисленные стороны экономического развития регионов, обуславливал размещение производства, способствовал развитию межрегиональных отношений.

В современных условиях структура транспортного флота многих организаций речного транспорта недостаточно эффективна. Она характеризуется разнотипностью и наличием устаревших судов, не в полной мере соответствующая структуре перевозок, характеристикам грузовых потоков и судоходным условиям. Изучение исторического опыта является не только интересным, но может оказать практическую помощь в решении трудных задач, стоящих сегодня перед речниками.

² См.: Нижегородская энциклопедия промышленности и предпринимательства /сост. и науч. ред. Ф.А. Селезнев. – Нижний Новгород: Издательство «Книги», 2011. – С. 410-411.

³ История торговли и промышленности в России / под ред. П. Х. Спасского. –СПб.,1910-1914. [Т. 2. Вып. 8: Внутренние водные пути]. –1913. – С. 8-9.

⁴ Халин, А.А. Система путей сообщения Нижегородского Поволжья и её роль в социально-экономическом развитии региона. (30-90-е гг. XIX в.) / А.А. Халин. – Н.Новгород, 2011. – С.7.

Важной проблемой является несоответствие структуры транспортного флота судоходным условиям. На речных магистралях происходит снижение уровней гарантированных глубин, судоходная обстановка не позволяет грузить суда на полную осадку из-за недостаточных глубин: загрузка снижается до 25% от допустимого уровня⁵.

Сфера применения буксиров-толкачей ограничена по той же причине. Разнотипность судов затрудняет управление перевозками и работой судов, организацию ремонта и технического обслуживания. Актуальность нашего исследования состоит ещё и в том, что спустя почти столетие мы обращаемся к опыту тех, кто развивал речную отрасль.

Большое количество судов, находящихся сейчас в эксплуатации, построено по устаревшим проектам. Многие из них уже не отвечают требованиям научно-технического прогресса в судостроении, в этом причины значительных экономических потерь. Формирование рациональной структуры флота судоходных компаний речного транспорта, эффективное функционирование и развитие производственных мощностей является актуальной народно-хозяйственной проблемой, имеющей важное государственное значение. Изучение исторического опыта формирования управленческой структуры привело к тому, что сегодня мы вновь вернулись к идее создания мощной судоходной компании, способной выполнять более 20 % речных перевозок в стране. Таким предприятием в 2020 году станет акционерное общество «Судоходная компания «Волжское пароходство», правопреемник Волжского государственного речного пароходства, становление и развитие которого стало целью нашего исследования. В его состав войдут такие гиганты, как Северо-Западное пароходство и нефтеналивное пароходство Волготанкер.

Актуальность темы диссертации также обусловлена необходимостью разработки новых подходов к рациональной структуре транспортного флота с учётом условий на рынке транспортных услуг. Возникают новые задачи, решение которых позволит повысить экономическую эффективность вновь создаваемых структур, при этом требуется реальная, а не расчётная эффективность реализуемых идей. Это пересмотр методологии обоснования типов судов, структуры флота и стратегии её формирования.

Учитывая своеобразность водного транспорта, нами более широко, чем это принято, в комплексе рассмотрены вопросы государственной политики в области развития речного транспорта, процесс развития волжского речного пароходства, неотъемлемой частью которого являлся процесс формирования оптимальной структуры управления, исследован неотрывно от развития государственного речного флота в целом.

⁵ См.: Куканова, И. Шаг вперед – два шага назад // Волго-Невский проспект. Информационно-публицистическая газета. 2019. 14 июня. № 12.(370). – С.01.

Объектом исследования является процесс становления и развития речного транспорта Волжского бассейна, происходивший в условиях национализации и экономического развития страны в целом и Поволжья в частности в годы социалистического строительства.

Предметом исследования является создание, становление и развитие системы управления водным транспортом Волжского бассейна в условиях национализации и социалистического строительства.

Хронологические рамки исследования.

Значительный объём, сложность и новизна проблематики потребовали ограничить временные границы 1917-1940 гг., т.е. периодом, в течение которого происходило становление управления национализированным речным флотом в условиях социалистического строительства.

Начальная дата работы обусловлена революцией 1917г., в результате которой произошла смена власти, сопровождавшаяся кардинальными изменениями самой структуры государств и его социально-экономической формации. Беспрецедентная по своим масштабам национализация морского и речного транспорта⁶, проведённая сразу после революции, положила начало становлению государственной транспортной системы. Начало Великой Отечественной войны, переориентировавшее перевозочную работу речного флота на обеспечение потребностей фронта и народного хозяйства, нами установлено в качестве верхней границы исследования.

Территориальные рамки диссертации определяются границами территорий областей, через которые проходит река Волга до впадения в Каспийское море. Экономическая значимость Нижегородского Поволжья во все годы всегда была высокой, а выгодность географического положения Нижнего Новгорода, стоящего на слиянии двух крупных рек – Волги и Оки, позволяла ему во все времена быть связующим звеном между центральными и восточными регионами страны⁷, именно по этой причине город стал центром развития судоходства на Волге. Водный транспорт волжского бассейна развивался неотделимо от происходивших в стране процессов. Развивающаяся промышленность страны требовала от водного транспорта всё большего объёма перевозок, обеспечить которые не всегда представлялось возможным. В работе на основе документальных материалов наглядно показано непосредственное влияние

⁶ См.: Нижегородская энциклопедия промышленности и предпринимательства /сост. и науч. ред. Ф.А. Селезнев. - Нижний Новгород: Издательство «Книги», 2011. – 88-89.

⁷ Халин, А.А. История Волжского речного пароходства (середина XIX - начало XX в.). Монография / А.А. Халин. – Н. Новгород, 2017. – С.5.

работы Волжского речного пароходства на экономику Нижегородского Поволжья и страны в целом.

Степень разработанности темы.

Тема диссертационного исследования определена состоянием научной разработки проблемы, аспекты которой находили своё отражение в трудах, изданных после событий 1917 г. Учитывая это, нами обозначено три периода историографии: *первый этап* – с 1920 г. по 1940 г.; *второй* – с 1945 до 1989 гг., завершает историографию *третий*, постсоветский период.

Начало *первого* периода отмечено значительным количеством работ, посвященных национализации волжского флота⁸. Главная цель этого беспрецедентного мероприятия – взятие под государственное управление морского и речного транспорта, была достигнута. В течение двух лет Гражданской войны шла борьба за право жить в новом государстве, совершенно очевидно, что этот период является «белым пятном» историографии речного флота, однако уже в 1920 г. вышла брошюра, материал для которой приходилось извлекать из различных статей в периодических изданиях и в специальных работах по путям сообщения. В заключении автор выразил уверенность, что исследования по истории волжского пароходства в частности и русского речного вообще продолжатся⁹. В следующем году, сразу по окончании Гражданской войны, ограниченным тиражом была издана брошюра, содержащая большой объём информации, непосредственно касающейся темы нашей работы. Она была подготовлена для доклада непосредственно В.И. Ленину и членам Советского правительства¹⁰. Перспективам развития водного транспорта посвящена работа¹¹, в которой рассмотрены мероприятия по восстановлению и развитию речного транспорта.

⁸ Протопопов, М.И. Коммунистическая партия в борьбе за национализацию водного транспорта и усиление работы его в период иностранной военной интервенции и гражданской войны (1918-1920 годы): автореферат дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. – Л, 1955. – 15с.; Чеботарев, М. Н. Советский речной транспорт 1917-1941 /М.Н. Чеботарев – М, 1987. – 448с.; Можин, В.П. Монополии в судоходстве России и их борьба за господство//Социалистические преобразования в СССР и их экономические предпосылки – М. 1959. – С.91-116; Песикин, Ф.А. К истории первых социалистических преобразований на речном транспорте в Нижегородском районе Волжского бассейна (1917-1918 гг.) // Труды Горьковского института инженеров водного транспорта. Вып.81, 1967 г. – С.87-112; Пиппар, И.Г. Монополизация речного транспорта на Волге.// Труды Горьковского института инженеров водного транспорта. Вып.87, 1968. – С.86-98; Зубков, С.Н. Национализация Волжского речного флота в 1918 г. // Учёные записки Горьковского педагогического института им. М. Горького. Вып. 49. – Горький, ВВКИ, 1965. – С.112-136.

⁹ Миндовский, В. К. К 100-летию Волжского пароходства/ В.К. Миндовский. – Буй, 1920. – С. 16.

¹⁰ Записка Волжского Областного Управления водным транспортом о работе Государственного флота в пределах области за 1918,1919,1920 г.г. с историческим очерком значения водных путей и развития на них судоходства. Н. Новгород, 1921.

¹¹ Сергеев, И.А. Условия развития водного транспорта/ Н.А. Сергеев. – М, 1920. – 48с.

В 1923 г. вышли из печати «Краткие очерки из истории Союза рабочих водного транспорта»¹². В небольшой брошюре даётся подробная история возникновения и деятельности Союза рабочих водного транспорта, а также рассказывается о национализации флота, создании органов управления, перевозках, военных действиях, потерях флота, ущербе, нанесённом ему белогвардейцами.

Учитывая, что наиболее важнейшей функцией судоходства всегда было снабжение страны необходимыми грузами, данная проблема привлекала внимание историков, экономистов и специалистов. Так, о готовности военных сообщений России к мировой войне 1914-1918 гг. подробно рассказано в информационном справочнике, изданном штабом РККА в 1928 г.¹³

О состоянии водного транспорта накануне Первой мировой войны, а также о деятельности Распорядительного комитета по водным перевозкам с анализом проделанной работы рассказано в монографии профессора Я.М. Букшмана¹⁴.

О работе Волжского флота в период Гражданской войны написал объёмную статью начальник Волжского округа водных путей сообщения П.Я. Бовин. Автор показал трудности перевозок на Нижней Волге, когда при 50-градусной жаре и эпидемии холеры пришлось перевозить тысячи беженцев с Северного Кавказа, привёл цифровой материал о грузообороте и количестве задействованных судов. Значительная часть работы посвящена боевой деятельности Волжской военной флотилии, приводятся цифры потерь волжского флота¹⁵.

Результаты работы речного транспорта за десять лет советской власти подробно проанализировал профессор В.В. Звонков, ведущий советский историк речного транспорта¹⁶.

Историография советского периода продолжил вышедший в 1927 году капитальный труд И.А. Шубина. В нём автор рассказал о зарождении и развитии судостроения и судоходства в Волжском бассейне с древнейших времён до навигации 1925 года¹⁷. Периоду, исследуемому в данной работе, в этом монументальном труде уделено немногим более десятка страниц, насыщенных

¹² Краткие очерки из истории Союза рабочих водного транспорта. – Вольск, 1923.

¹³ Ушаков, К. Подготовка военных сообщений России к мировой войне. Научно-уставной отдел штаба РККА / К. Ушаков. – М.;Л.: Гос. изд-во, 1928. – 193с.

¹⁴ Букшман, Я.М. Военно-хозяйственная политика. Формы и органы регулирования народного хозяйства за время Мировой войны 1914-1918гг. / Я.М. Букшман. – М.: Государственное издательство, 1929. – С.434-437.

¹⁵ Бовин, П.Я. Волжский флот во время Гражданской войны / П.Я. Бовин // Водный транспорт, 1927. № 11. – С.440-444.

¹⁶ Бовин, П.Я. Указ. соч. – С. 425-432.

¹⁷ Шубин, И.А. Волга и Волжское судоходство/ И.А. Шубин. Издание центрального правления речных пароходств, 1927.

цифровыми данными без критического, с точки зрения его исторической ценности, анализа. Автором был рассмотрен процесс национализации флота и начало его работы в годы гражданской войны, дана характеристика первых советских навигаций. Книга быстро стала библиографической редкостью. Капитальный труд Шубина И.А. является одной из самых значительных и объёмных работ по истории волжского судоходства. Однако в нем практически отсутствуют ссылки на архивные документы. Причину этого можно понять, изучив биографию автора, служившего у одного из самых знаменитых людей Нижнего Новгорода конца XIX и начала XX века Д. В. Сироткина¹⁸ – известного судового промышленника на Волге, признанного лидера нижегородского купечества. И.А. Шубин по сути своей был экономистом, потому в его обширной монографии преобладают многочисленные ряды цифр, не подкреплённые библиографическими ссылками. Автор отмечал, что история волжского судоходства в советский период представляет большую и сложную тему, он собирался посвятить ей особое исследование. Однако продолжить свою работу И.А. Шубин не сумел – он был арестован и 11 декабря 1937 года расстрелян¹⁹.

В 1929 г. вышла в свет брошюра, содержащая основные показатели динамики народного хозяйства с 1876 по 1913 гг., а также в советский период – с 1922 по 1927 гг.²⁰

В 1930-е годы началась публикация материалов, касающихся боевой деятельности Волжской военной флотилии. Так, действия Камского отряда Волжской флотилии, связанные с Ижевско-Воткинским восстанием, подробно изложены в виде дневника комиссаром И.Н. Колбиным, который являлся непосредственным свидетелем описываемых событий²¹. Историческая ценность дневника в подробном описании боевой деятельности флотилии. Скрупулёзность изложения фактов привела к тому, что в 1961 г. книга попала в список изданий, изымаемых из библиотек, и длительное время была практически недоступна для читателя. Нам удалось ознакомиться с данной книгой, в работе можно увидеть ряд ранее не опубликованных, весьма интересных фактов, в частности, о неоправданно больших потерях личного состава Волжской военной флотилии, о значительном превосходстве белой флотилии в целом ряде сражений.

¹⁸ См.: Нижегородская энциклопедия промышленности и предпринимательства /сост. и науч. ред. Ф.А. Селезнев. - Нижний Новгород: Издательство Книги», 2011. – 465-466..

¹⁹ Халин, А.А. Историк Волжского судоходства Иван Александрович Шубин. //История Волжского речного пароходства (середина XIX - начало XXв.) – Нижний Новгород, 2017.

²⁰ Товарное движение на внутренних водных путях довоенной России и Советского Союза. / Сост. Поплавский И.С. / Статистический сборник. ЦСУ СССР. – М, 1929.

²¹ Колбин, И.Н. Борьба за Каму и Волгу в 1918 г. / И.Н. Колбин. – Л., 1931.

«Хроника действий флотилии», составлена Н.И. Ульяновым в 1934 г. на основе боевых донесений и мемуаров речников²². Многие боевые эпизоды расписаны в ней буквально по часам. Труд можно считать журналом ведения боевых действий. В основном её содержание согласуется с мемуарами И.Н. Колбина.

В предвоенные годы наибольшее внимание авторов привлекали вопросы, связанные с национализацией пароходного дела, а также с деятельностью красной Волжской военной флотилии. Зачастую авторами выступали участники событий. Это определило и основной итог первого историографического периода: накопление знаний о фактах, событиях, людях и почти полное отсутствие анализа и научных обобщений.

Война прервала историографический процесс. Его продолжение связано уже с новыми историческими условиями, что позволяет нам говорить о начале второго этапа изучения поставленной научной проблемы.

В 1952 году историография Волжской флотилии дополнилась новыми материалами²³, о ней в советский период было издано большое количество самых по своему содержанию книг²⁴. Написанные разными авторами, все они имели одну идеологическую направленность, дополняя друг друга различными подробностями, нередко не имеющими под собой твёрдой доказательной базы.

Об условиях, в которых производились речные перевозки, интересные фактические данные содержатся в работе С.Р. Грипася. Так, он сообщает подробности эвакуации Саратова, когда Саратовский рейд оказался закупоренным вследствие обмеления Волги²⁵.

К 40-летию Октябрьской революции вышел сборник статей²⁶, освещающих историю речного транспорта СССР за четыре десятилетия. Нарком речного флота З.А. Шашковым, которого за его заслуги в деле становления речного флота

²² Ульянов Н.И. Хроника действий Волжско-Каспийской военной флотилии и отрядов судов и десантных за 1918-1920 гг. / Н.И. Ульянов. – Горький, 1934г.

²³ Мордвинов, Н.Р. Волжская военная флотилия 1918-1920 гг. / Н.Р. Мордвинов. – М., 1952.

²⁴ Гражданская война в Поволжье, 1918-1920. – Казань.1974; Гражданская война в России: Борьба за Поволжье. – М., 2005; Кузнецов, Н.И. Последняя операция Речной Боевой флотилии. // Моряки в Гражданской войне / Н.И. Кузнецов – М., 2000; Фёдорова Т.С. Волжская военная флотилия в борьбе за власть Советов (1918-1919). Сборник документов. – Горький, 1979; Раскольников, Ф.Ф. На боевых постах / Ф.Ф. Раскольников – М.:Воениздат, 1964; Труфанов, А. Ю. Волжская военная флотилия в годы гражданской и Великой Отечественной войн. Автореферат. дис... канд. истор. наук: – Нижний Новгород,2005; Широкопад, А.Б. Великая речная война. /А. Б. Широкопад – М.: Вече, 2006.

²⁵ Грипась, С.Р. От национализации флота до социалистической реконструкции водного транспорта. Водный транспорт СССР за 15 лет / С.Р. Грипась – М., 1932. – С.33-52.

²⁶ Речной транспорт СССР. 40 лет (1917-1957). Сборник статей о развитии речного транспорта СССР за 40 лет. – М., 1957.

называли «адмирал речного флота»²⁷, написана статья, посвящённая формированию органов управления советским речным флотом²⁸. Развитие Волжского речного транспорта в различных периодах рассмотрел А.И. Абрамов.²⁹ Им же производится обзор перевозочной работы, причины снижения грузооборота, меры, принятые руководством пароходства для преодоления трудностей, возникших по окончании Гражданской войны и в годы первых пятилеток. Работа водного транспорта после его национализации и до начала Великой Отечественной войны 1941- 1945 гг. освещена в работах М.Д. Амусина³⁰.

В 1964 г. Д.А. Амусин защитил диссертацию, посвящённую роли речного транспорта в развитии народного хозяйства СССР во второй пятилетке³¹. Автор осветил новые методы работы речников, развитие материально-технической базы речного флота, совершенствования системы подготовки кадров речников. Однако подробного анализа перевозочной работы и методов функционирования управленческой системы Д.А. Амусиным не проводилось.

Отдельные вопросы истории волжского судоходства рассмотрел в своих статьях Л.Н.Фурер³². Автор обобщил работы по данной теме и обозначил основные направления исследований в области истории волжского флота, в частности, выяснение роли флота в снабжении страны хлебом, топливом и другими жизненно необходимыми грузами. Для это был необходим детальный анализ значения волжского судоходства в различные периоды интервенции и гражданской войны, так как это значение было не всегда одинаково вследствие климатических условий и состояния других видов транспорта.

²⁷ Виноградова, Н.А., Смирнов, Н.Г. Адмирал речного флота / Н.А. Виноградова, Н.Г. Смирнов. – М., 2005.

²⁸ Шашков, З.А. Основные этапы развития советского речного транспорта 1917-1957. / З.А. Шашков. – М., 1957.

²⁹ Абрамов, А.И. К вопросу о развитии Волжского речного транспорта в 1921-1940г.г. /В кн.: Куйбышевский плановый институт. Учёные записки, вып.7. Куйбышев, 1961. – С. 127-148, его же: Волжский речной транспорт в 1917-1920гг. /В кн.: Социалистические преобразования в СССР и их экономические предпосылки: Сборник статей/ Под ред. И. Н. Шемякина. – М.,1959. – С. 194-211; его же: Абрамов, А. И. Развитие речного транспорта Волжского бассейна в 1917-1940 гг.: Автореферат дис. на соискание учен. степени кандидата экон. наук / Моск. ордена Трудового Красного Знамени ин-т нар. хозяйства им. Г. В. Плеханова. - М, 1962. –14 с.

³⁰ Амусин М. Д. Речной транспорт за 50 лет советской власти – М. 1967; Амусин М. Д. Советские речники в годы борьбы за построение социализма (1933 - 1937 гг.). –М. 1964; Амусин М.Д. Становление и развитие советского речного транспорта в свете ленинских идей. – М.: Труды ЦНИИЭВТа, вып.72, 1972; Амусин М.Д. Речной транспорт в период завершения социалистической реконструкции народного хозяйства СССР (1933-1937). – М., 1963.

³¹ Амусин, М. Д. Советские речники в годы борьбы за построение социализма (1933-1937 гг.): дис. ... канд. ист. наук. – М., 1964. – 307с.

³² Фурер, Л.Н. Из истории волжского судоходства (1918-1921гг.) /В кн.: Из истории Татарии. Краеведческий сборник. – Казань,1965. – С.77-122; его же: Некоторые проблемы историографии Волжского судоходства (1917-1921). /В кн.: Казанский педагогический институт. Учёные записки. Вып. 71, сб.4. – Казань,1969. – С.148-167.

Деятельности волжского речного флота от дореволюционного периода до начала 70-х годов XX века посвящена научно-популярная работа, подготовленной коллективом историков Горьковского института инженеров водного транспорта (ныне – ВГУВТ)³³.

В коллективном труде, вышедшем в издательстве «Транспорт», изложена краткая история речного транспорта России до революции 1917 г, освещены вопросы организации судоходства, возникновения и технического совершенствования парового флота, создания и развития судоходных предприятий³⁴.

Через два года вышла ещё одна работа, в которой подробно изложена история отечественного речного флота с момента национализации в феврале 1918 г. до нападения гитлеровской Германии на Советский Союз³⁵.

К юбилею Советской власти в конце 1960-х годов вышла коллективная монография, в которой подробно рассказано о трудовой деятельности речников³⁶. Свой вклад в историографию Волжского пароходства внесли ветераны отечественного речного флота³⁷. Ценную информацию о развитии внутренних водных путей содержит справочник «Внутренние пути СССР»³⁸.

Проблема изучалась и на региональном уровне. Так, в 1960-1980-х годах вышли работы, посвященные истории судостроительных заводов Горьковской области³⁹. Материалы по истории судостроительных и судоремонтных

³³ Это было на Волге. Коллектив авторов. – Горький, 1972.

³⁴ Чеботарёв М.Н., Амусин М.Д., Богданов Б.В., Иваницкий В.А., Честнов Е.И. Речное судоходство в России / М.Н. Чеботарёв, М.Д. Амусин, Б.В. Богданов, В.А. Иваницкий, Е.И. Честнов Е.И.. – М: Транспорт, 1985.

³⁵ Советский речной транспорт 1917 - 1941 гг. – М., 1987.

³⁶ Речной транспорт за 50 лет Советской власти. Под редакцией Назарова М.С., Чернова М.И., Митаишвили А.А. – М., 1967.

³⁷ Вспоминая былые походы: Сборник воспоминаний ветеранов Волжской военной флотилии. – Горький, 1959; Вышкинд, П.А. Волга – гордость России / П.А. Вышкинд. – Горький, 1968; Шалагин, Б.А. Волгари Б.А. Шалагин. – Горький.1971; Волга. – М.: 1952; Белодворцев А.И. Течёт моя Волга / А.И. Белодворцев. – Горький, 1982; Волга: Люди и корабли (1843-1993). – Н. Новгород. СК «Волжское пароходство» 1994; Кублицкий Г.А. Про Волгу, берега и годы. / Г.А. Кублицкий – М., 1971.

³⁸ . Порочкин, Е.М., Зарбаилов, А.Ю. Внутренние водные пути СССР.Справочник./ Е.М. Порочкин, А.Ю. Зарбаилов. – М., 1975.

³⁹ История Красного Сормова. Науч. ред. В.П. Фадеев. – М.: Мысль, 1969. – 495с; Ильин, В.А., Корчин, В.Г., Корчин, Г.Д. Корабелы былинного края. Очерки о Навашином судостроительном заводе «Ока» / В.А. Ильин, В.Г. Корчин, Г.Д. Корчин. – Л.: Судостроение, 1982. – 224с.

предприятий Горьковской области имеются в сборнике документов и материалов по истории индустриализации Нижегородского края ⁴⁰.

Появились работы по истории отдельных предприятий, входивших в структуру Волжского флота, расположенных на территории Горьковской области⁴¹.

В конце советского периода был издан сборник, в котором рассказано об истории создания и развития транспорта за годы советской власти ⁴².

История волжского речного пароходства пополнилась значительным количеством статистических данных. Это был результат работы, проделанной сотрудниками Министерства речного флота СССР (с 1956 г. – РСФСР), а также работников организаций речного транспорта, предоставивших исторические справки, документы, основанные на материалах местных архивов. Тем не менее, история Волжского пароходства по-прежнему осталась мало знакомой для речников. Специальные исследования были представлены изданиями с ограниченным тиражом, которые освещали только отдельные периоды развития, при этом содержали в основном оценку итогов работы и результаты производственной деятельности. Основным итогом второго историографического периода стала сформированная документальная база, позволяющая объективно оценить процесс становления речного транспорта страны и Волги в изучаемый нами период. Именно эти источники позволили собрать материал, на котором базировались как труды наших предшественников, так и наше исследование.

Важнейшим событием стало празднование 300-летия флота государства Российского⁴³. Его история отразилась и в «биографиях» отдельных волжских судов ⁴⁴

⁴⁰ История индустриализации Нижегородского – Горьковского края (1926-1941 гг.) / под ред. Ф.Е. Евграфова, З.К. Звездина, В.П. Фадеева (гл. редактор). – Горький: Волго-Вятское кн. изд-во, 1968. – 616с.

⁴¹ См. например: Моисеев, А., Морозов, А., Улащик, Л., Целовальнов Н., Нечаев, Б. Здравница волжского флота / Краткий исторический очерк возникновения и развития судостроительно-судоремонтного завода имени 40-й годовщины Октября./ А. Моисеев, А. Морозов, Л. Улащик, Н. Целовальнов, Б. Нечаев. – Горький, 1958. – 32с.; Персидский, В. Завод имени Ульянова (Ленина), 1883-1983: Очерк истории [Чкалов.з-да] / В. Персидский. – Горький: Волго-Вятское кн. изд-во, 1983. – 88с. Покровский, Ю.А. Рабочий корень: Очерки истории рев. и труд. славы з-да им. В.И. Ульянова / Ю.А. Покровский. – Горький: Волго-Вятское кн. изд-во, 1977. – 112с.

⁴² Транспорт Страны Советов. – М: Транспорт, 1987. - 312с.

⁴³ См.: История отечественного судостроения. В пяти томах. Т. 3: Судостроение в первой четверти XX в. (1906-1925 гг.)/ И.Ф. Цветков – СПб.: Судостроение, 1996. – 560с.; История отечественного судостроения. В пяти томах. Т. 4: Судостроение в период первых пятилеток и Великой Отечественной войны 1925-1945 гг. – СПб.: Судостроение, 1996. – 560с.

⁴⁴ См.например: Богданов, Б.В. 70 навигаций ветерана: История волжского парохода «Володарский» / Б.В. Богданов. – Горький: Волго-Вятское кн. изд-во, 1987. – 142с.

В 2000 г. была защищена диссертация, в которой рассматривался волжский флот в период Новой экономической политики ⁴⁵. Наполнена богатым статистическим материалом работа Е.В. Харловой ⁴⁶. Труды О.А. Гоманенко ⁴⁷, посвящены развитию волжского транспорта в годы первых пятилеток. Проблемы реорганизации управления водным транспортом достаточно подробно отражены в статье Х.Н. Комекова. ⁴⁸

Труд «Красное Сормово: завод и люди» содержит перечень гражданских судов (самоходных и несамоходных), построенных на предприятии с 1849 по 2005 год ⁴⁹.

Структура и функции центральных органов по управлению водными путями подробно описаны в изданном в 2002 году в Санкт-Петербурге четырёхтомном справочнике ⁵⁰. Сборник, содержащий статьи об истории русских пароходов, отражена специфика их использования и организация водного сообщения на региональном уровне издан в 2017 году ⁵¹.

Коллектив под руководством А.А. Халина подготовил монографию ⁵², в которой освещены вопросы национализации Волжского флота, его участия в Гражданской войне, социалистическом строительстве и боях Великой Отечественной войны.

⁴⁵ Щавлев, В.И. Волжский флот в период новой экономической политики 1921 - 1928 гг.: взаимосвязь политики и экономики: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. – Н. Новгород, 2000. – 279с.

⁴⁶ Харлова, Е.В. Речной транспорт Западной Сибири в 1921 – 1941 гг.: автореферат дис. ... канд. ист. наук/ Е.В. Харлова. – Тюмень, 2012.

⁴⁷ Гоманенко, О. А. Нижневолжское речное пароходство накануне и в период Великой Отечественной войны. 1940 – 1945 гг.: Дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. – Волгоград, 2007; Её же: Организационно-хозяйственное укрепление речного флота СССР: тенденция второй пятилетки (на примере волжского водного транспорта). Научный диалог. 2017. № 5; Её же: К истории финансово-хозяйственной деятельности Волжского речного транспорта в период НЭПа и первой пятилетки. Вестник Волгоградского государственного университета. 2016. № 1 (37). – С. 75-84; Её же: Экономический эффект реорганизации речного транспорта на Волге в 1934–1936 годы // Известия Саратовского ун-та. Новая серия. Серия. История. Международные отношения. 2017. Т. 17, вып. 4. С. 543–547. DOI: 10.18500/1819-4907- 2017-17-4-543-547; Гоманенко, О.А., Сидоров, С.Г. Водная коммуникация в транспортной системе Сталинграда накануне и в период Великой Отечественной войны. Известия Волгоградского государственного технического университета. 2006. - № 5 . – С. 166-173;

⁴⁸ Комеков, Х.Н. Проблемы реорганизации управления водным транспортом России в период национализации морского и речного флота. - Тамбов: Грамота, 2011. - № 4. – С.58-60.

⁴⁹ См.: Красное Сормово»: Завод и люди. – Нижний Новгород: Кварц. 2006. – С. 588-619.

⁵⁰ Высшие и центральные государственные учреждения России: 1801-1917 гг. Т.3. Центральные государственные учреждения. – С.43-44, 53, 66-67.

⁵¹ Эра пароходов. История парового судоходства и судостроения. – СПб. 2017.

⁵² Очерки истории Волжского речного пароходства в XX - начале XXI вв.: Монография /А.А. Халин, Г.П. Абаева, П.В. Борисов, Д.Б. Педанов, В.А. Першин, И.А. Рычков. – Н.Новгород: НИУ РАНХиГС, 2018. - 160с.

Итогом третьего историографического периода стали публикации научных трудов, охватывающих самые разнообразные стороны деятельности речного транспорта практически во все периоды его развития, однако ни в одной работе этапы формирования структуры управления речным флотом так и не были рассмотрены, как не проводился и анализ качественной и количественной характеристики перевозочной работы. При наличии значительного объема информации по истории волжского судоходства, отечественная историческая наука не располагает научным трудом, отражающим становление волжского речного флота в 1917 - 1941 гг. Практически не изучен процесс становления системы управления речным флотом определил нам главную цель исследования.

Целью научного исследования является комплексное изучение мероприятий, осуществляемых руководством страны и волжского речного пароходства по восстановлению разрушенного войной транспорта, решения кадровых и социальных вопросов, организации перевозок и строительства новых судов, при этом главное внимание акцентируется на становлении и апробации в деле структуры управления речным транспортом.

Выполнение поставленной цели предполагает решение следующих исследовательских задач:

- дать характеристику состояния речного транспорта России и Волжского бассейна к концу 1917 г.;
- рассмотреть причины и обстоятельства, способствовавшие установлению государственной монополии на работу флота, подробно исследовать этапы поиска организационных форм управления речным флотом;
- показать роль водного транспорта в гражданской войне, в частности, участие Волжской военной флотилии в составе Восточного фронта красных, выявленные в этот период её преимущества и недостатки;
- изучить работу волжского речного флота в условиях ликвидации последствий Гражданской войны и новой экономической политики;
- проанализировать особенности государственной политики в части, касающейся водного транспорта в предвоенный период;
- подробно исследовать становление и развитие речного транспорта Волжского бассейна, акцентируя внимание не только на достижениях, но рассматривания ошибки, допущенные при проведении технической модернизации флота;
- рассмотреть изучаемую проблему как неотъемлемую часть становления транспортной инфраструктуры страны, осветить вопросы, ранее не подлежавшие изучению ввиду закрытости сведений о них.

- способствовать введению в научный оборот ранее неопубликованных архивных документов, информативных для изучения исторической проблематики периода развития речного флота от национализации до начала Великой Отечественной войны.

Источниками исследования стали материалы, выделенные нами в следующие группы:

Опубликованные: законодательные акты; статистические сборники; периодические издания;

Законодательная документация: указы, декреты, постановления и другие нормативные акты органов государственной власти, Совета Народных комиссаров, Наркомата водного транспорта Союза ССР и Министерства путей сообщения СССР. В фондах Государственного архива экономики, г.Москва (далее - РГАЭ) нами собраны и изучены сведения о создании и деятельности государственных пароходств⁵³. Также были привлечены ранее неопубликованные документы правления Волжского пароходства⁵⁴.

Статистические материалы, содержащие количественные характеристики, ставшие основными источниками экономической составляющей исследования. Такие материалы диссертантом собраны: в Российском государственном архиве экономики⁵⁵; в Государственном казенном учреждении Центральный архив Нижегородской области (ГКУ ЦАНО)⁵⁶; Государственном архиве Пермского края (ГАПК)⁵⁷. Большой интерес представляют статистические сборники о работе речного транспорта⁵⁸. Содержащиеся в них сведения позволяют проанализировать

⁵³ Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 1884, 2274, 3416, 4372, 5455, 7458.

⁵⁴ Доклад о финансово-материальном и имущественном положении и о выполненной работе Волжского государственного речного пароходства за истекшие 6 лет (1923-1928 гг.) и о перспективах ВГРП на предстоящее 4-летие. Н. Новгород, издание Правления ВГРП, 1929 г.; Контрольные цифры перспективного пятилетнего плана Волжского государственного речного пароходства (1928-1932 гг.); Краткий доклад правления ВГРП о состоянии хозяйства волжского государственного пароходства за 1926-1929 гг. и перспективах перевозок по 5-летнему плану. – Н. Новгород, издание Правления ВГРП, 1929 г.

⁵⁵ Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 7458. Оп.1. Д.1307, 1308,1589, Оп. .8. Д.1451.

⁵⁶ РГАЭ. Ф.1631 (Волжское государственное речное пароходство). Оп. .1. Д. 2. Оп. 2. Д. .28, 46, 75, 148, 223, 307, 308, 378. Оп. 3. Д.112, 121. Оп.4. Д. 225, 632, 850, 891, 893, 1148, 1398. Оп.6. Д. .2, .5, 15а, 26,

⁵⁷ ГАПК. Ф. 196. Оп. 3. Д. 382, 386..

⁵⁸ Материалы по статистике речного транспорта. Основные показатели работы Министерства речного флота за 1929-1946 гг. – М: Министерство Речного Флота Союза СССР. 1947; Справочник основных показателей работы Наркомречфлота за 1929-1943 гг. – М: Народный комиссариат речного флота СССР. 1946; Водный транспорт СССР: 1928-1934 гг.: Статистический сборник. – М: 1936; Водный транспорт в 1937 году. Статистические сведения о речном и морском транспорте Наркомвода. – М, 1939; Динамика и география грузового

динамику речных перевозок, полученная при этом информация является наиболее достоверной.

Материалы периодической печати, прежде всего газеты «Водный транспорт», «Большая Волга», специальные издания - журналы «Водник», «Волжское судоходство» являются источником, отражающим реальное положение дел на речном транспорте в исследуемый период и характеризующим его практически со всех сторон деятельности.

Документы личного происхождения представлены сборниками воспоминаний ветеранов⁵⁹.

Неопубликованные источники:

Делопроизводственная документация, представляющая собой комплекс источников, наработанных в ходе управленческой деятельности государственных и региональных органов управления речным транспортом. В него вошли приказы, распоряжения, протоколы комиссий и съездов, доклады, отчеты, акты, справки и выписки, ранее не вводимые в научный оборот. Так, финансовая документация отдела экономики и планирования позволила получить подробную информацию о развитии Волжского бассейна⁶⁰.

Выводы о развитии речного транспорта Нижегородской губернии (с 1932 г. Нижегородского края, с 1937 года - Горьковской области), системы управления, организации перевозочной деятельности, особенности трудовой деятельности работников речной отрасли базируются на документах из фондов Центрального архива Нижегородской области (ГКУ ЦАНО) и Государственного общественно-политического архива Нижегородской области (далее в тексте – ГКУ ГОПАНО)⁶¹. С помощью сотрудников архива Волжского государственного университета водного транспорта (ВГУВТ) были привлечены материалы о деятельности Волжского пароходства, хранящиеся в архивах и музеях университета. Отдел по связям с общественностью АО «Волга-флот», судоремонтные заводы и другие организации речного транспорта Нижегородской области предоставили в распоряжение автора исторические справки, документы,

движения на путях сообщения СССР (1928-1931). ЦУНХУ СССР. – М. 1932. –127с.; СССР в цифрах (в 1934 году): краткий сборник статистических материалов. – М, 1934; Статистический сборник за 1913-1917 гг. – М., 1921-1922. Вып.1.Народное хозяйство СССР за 1913-1956гг. Краткий статистический сборник. ЦСУ СССР,1955.

⁵⁹ Вспоминая былые походы: Сборник воспоминаний ветеранов Волжской военной флотилии / Сост. В. Ф. Аржанова, А. Н. Лобызов. – Горький: ГКИ, 1959; Это было на Волге. – Горький: Волго-Вятское книжное издательство, 1972.

⁶⁰ Государственное казенное учреждение Центральный архив Нижегородской области (ГКУ ЦАНО). Ф. 1631. Д. 2, 28, 46, 75, 148, 176-179, 223, 307, 308, 378, 632, 850, 893, 1148, 1398..

⁶¹ Государственное казенное учреждение Общественно-политический архив Нижегородской области (ГКУ ГОПАНО). Ф. 1. Д. 2058, 2333, 2360, 2979, 3002, 4154, 4164, 5327, 5675.

основанные на материалах местных архивов, музеев и т.д.⁶² Это существенно расширило документальную базу, дополнив исследование фактами и деталями, отсутствующими в материалах центральных архивов.

В работе автором были использованы материалы Российского Государственного архива военно-морского флота (РГА ВМФ, г. Санкт-Петербург) и Российского государственного военного архива (РГВА, г. Москва), отражающие боевую деятельность Волжской военной флотилии и её взаимодействие с частями Восточного фронта.

Кроме вышеперечисленных групп источников, у автора появилась возможность воспользоваться ранее не использованными источниками. К ним относятся документы центральных архивов, а также документация специального отдела Волжского пароходства. Обширный массив информации, полученный в ходе исследования, позволил ввести в научный оборот сведения, ранее не привлекаемые историками к работе.

Методологическая основа работы базировалась на научности, историзме, объективности и системности, а также хронологическом методе исследования. Развитие Волжского речного пароходства в 1917-1941 гг., рассматривалось на фоне развития Нижегородского Поволжья и государства в целом.

Конкретно - исторический метод анализа архивных источников позволил эффективно ввести в научный оборот новые данные, наполнить работу фактическим содержанием, обогатить важными подробностями. Историко - сравнительный метод позволил сопоставить результаты работы волжского пароходства в различные периоды его деятельности.

Модернизацию судоремонтных заводов, освоение новых водных путей и развитие инфраструктуры нам удалось изучить с помощью синхронистического метода, позволившего систематизировать и изложить материал в строгой временной последовательности, на основе полученных данных стал возможен полноценный анализ деятельности крупнейшего пароходства страны.

Структурно-функциональный метод был использован при изучении элементов управленческой структуры, их взаимосвязи и эффективности. Для анализа финансово-хозяйственной деятельности пароходства и оценки иных качественных показателей был использован метод статистического анализа. Его применение позволило нам обобщить статистические показатели, что дало возможность проследить динамику изменения расходов на капитальное строительство, постройку новых судов, улучшение путей судоходства, увеличение грузооборота и пассажирских перевозок в исследуемый период.

Научная новизна диссертации заключается в том, что:

⁶² Архив Волжского пароходства. Ф. .34-36. Архив спецотдела ВГРП, Д.17-19, 21-24.

- впервые в отечественной исторической науке предпринято исследование становления и развития системы управления речным судоходством в условиях национализации и формирования нового государственного сектора экономики России;

- при изучении поставленной научной проблемы привлечено значительное количество источникового материала, в том числе архивного и ранее не включенного в научный оборот;

- в работе определены причины успехов и неудач при становлении одной из важнейших отраслей экономики страны, формировании системы управления ей в условиях социалистического строительства;

- автором рассмотрены особенности политики государственных органов в отношении водного транспорта на разных исторических этапах: при его национализации; в годы гражданской войны; работы в условиях нэпа;

- в работе представлены и изучены объёмы всех видов перевозок в годы первых пятилеток, при этом внимание акцентируется на поэтапном изменении как структуры руководства, так и методов достижения поставленных целей;

- впервые введены в научный оборот значительные по своему объёму и содержанию статистические данные, ранее не привлекаемые исследователями, которые стали подтверждением правильности выбранной модели управления и её соответствия требованиям экономики.

Теоретическая и практическая значимость работы состоит в использовании результатов проделанной работы в научных исследованиях по отечественной истории, при чтении лекций для специалистов морского и речного транспорта. Обобщённые статистические данные за период исследования предоставляют возможность с максимальной подробностью на примере Волжского речного пароходства проанализировать работу отечественного речного транспорта в период от национализации до начала Великой Отечественной войны.

Основные положения, выносимые на защиту.

1. Состояние водного транспорта и судоходных путей России к концу 1917г. не позволяли рассматривать их в качестве важного элемента в ходе ведения войны. Мировая военная история прецедентов в организации масштабных перемещений военных грузов в период ведения боевых действий не имела. В период Первой мировой войны речной транспорт работал исключительно для получения прибыли частными судовладельцами, интересы государства во внимание не принимались.

2. Переход водного транспорта под контроль государства создал условия для его успешного развития. Правительство страны получило возможность управлять

флотом из единого центра, что стало одним из факторов победы красных в Гражданской войне.

3. Управление Волжской военной флотилией, как самостоятельным боевым формированием, стало первым в мировой военной истории опытом использования речных судов в боевых действиях. С этой точки зрения полученный опыт управления войсками при поддержке вооружённых речных судов является уникальным.

4. При формировании советской системы управления речной транспортной отраслью было опробовано несколько организационных структур. Подбирая и испытывая на деле наиболее эффективную форму управления, правительством страны одновременно осуществлялись меры, направленные на восстановление и техническую модернизацию транспорта.

5. В условиях новой экономической политики была проведена перестройка работы речного флота, направленная на решение общегосударственных задач. В условиях НЭПа водный транспорт развивался благодаря динамике экономического развития страны и региона.

6. В годы первых советских пятилеток были достигнуты серьёзные успехи в области развития и реконструкции путевого хозяйства, механизации погрузочно-разгрузочных работ. Практически полностью уничтоженное и разрушенное в военный период водное хозяйство страны и Волги восстанавливалось, обеспечивая основные требования по перевозкам в предвоенные годы.

7. На создание и апробацию наиболее эффективной управленческой системы потребовалось два десятилетия напряжённой работы, в течение которых речной флот страны стал лучшим в мире. Приобретённый в годы Гражданской войны и последующего восстановления хозяйства опыт руководства речным флотом и сформированная система управления, на практике доказавшая свою эффективность и функциональность, позволили в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. организовать перевозочную работу на реках страны, внося тем самым вклад в победу советского народа над немецким фашизмом.

Степень достоверности и апробация результатов исследования.

Результаты проделанной нами работы изложены в 19 научных статьях, 4 из которых размещены в научных изданиях, определённых перечнем журналов ВАК РФ. Автор также выступил на X международном симпозиуме «История и политика: Антикризисная стратегия: опыт и современность», проходившем в Нижнем Новгороде 24-26 мая 2016 г. с докладом на тему «Государственная стратегия управления водным транспортом в условиях кризиса 1920-х гг. (на примере Волжского речного пароходства)»; на XIII международной конференции

«Перспективы развития научных исследований в 21 веке», проходившей 28 марта 2017 г. в г. Махачкала с докладом на тему «Речные сражения гражданской войны», на конференции, проходившей 29-30 ноября 2017 г. в г. Уфа с докладом на тему: «Волжская военная флотилия: неизвестные страницы истории».

Структура диссертации определена её целью и задачами. Исследование включает в себя введение, три главы, разделённые на параграфы, заключение, перечень использованных архивных и литературных источников, а также табличные и схематичные приложения общим объёмом 26 страниц. Все схемы и таблицы составлены автором на основе полученных архивных статистических данных, и вводятся в научный оборот впервые.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **Введении** обозначены актуальность и научная значимость работы, формулируются научная цель и исследовательские задачи работы, определяются её хронологические рамки, положения, выносимые на защиту, показывается научная новизна, апробация и научно-практическая значимость диссертации.

В **Первой главе «Волжский флот накануне революции и в годы гражданской войны»**, состоящей из 3 параграфов, рассмотрены начальные этапы создания советского речного флота, такие как выход постановления о национализации флота, после которого начался новый этап истории водного транспорта страны.

В первом параграфе *«Волжский флот накануне революции»* даётся анализ состояния водного транспорта России и Поволжья накануне Октябрьской революции 1917 года. Результаты исследования привели к констатации крайне неприятных фактов – речной флот России находился в катастрофической ситуации. Отсутствие управления из единого центра породило неразбериху и хаос в перевозках, судовладельцы в использовании транспорта видели одну цель – получение прибыли, которая за время Первой мировой войны выросла в разы. Альтернативы национализации транспорта не было.

Во втором параграфе *«Национализация флота на Волге и формирование первых органов его управлением»* подробно изложен процесс национализации речного флота. Процесс национализации водного транспорта, проходивший в условиях прямого влияния иностранного капитала на экономику России, стал важным этапом подготовки к отражению интервенции и созданию централизованного управления народным хозяйством страны.

В третьем параграфе *«Волжская военная флотилия в Гражданской войне»* проанализирован процесс создания Волжской военной флотилии красных. Акцент сделан именно на процессе формирования и условиях, в которых он осуществлялся. На основе ранее закрытых источников рассмотрена роль Волжской военной флотилии в боевых действиях на Волге и Каме, причины неудач красных начального периода, сделан анализ совершенствования тактики речных сражений с флотилией белых, подведены итоги деятельности этого, не имеющего ранее аналогов воинского формирования.

Во второй главе **«Волжский флот в годы борьбы за восстановление народного хозяйства и в период НЭПа (1921-1928 гг.)»** рассматривается процесс восстановления разрушенного войной водного транспорта на Волге и в стране в целом.

В первом параграфе *«Волжский флот в период преодоления последствий гражданской войны»* определены факторы, отделившие введение на речном транспорте новых экономических принципов. Переход к НЭПу требовал кардинально изменить отношение к транспорту, что на практике оказалось проблемным мероприятием. Статистика и отчётность на речном транспорте практически отсутствовали, без решения этих проблем приступить к внедрению хозрасчётных отношений было невозможно, так как в качестве одного из основных условий своего существования НЭП предполагал чёткую постановку статистического учёта и отчётности.

Во втором параграфе *«Развитие Волжского флота в 1923-1925 гг. и на завершающем этапе НЭПа»* рассмотрено состояние волжского флота в середине 20-х годов и меры, принятые руководством пароходства по выходу из сложившейся ситуации. Переход к новой экономической политике выдвинул задачу не только обеспечить возросшие в связи с общим развитием хозяйства страны потребности в перевозках, но и добиться рентабельности в работе Волжского речного флота.

В третьей главе **«Волжский речной транспорт в предвоенный период»** рассмотрен процесс становления флота в годы первых пятилеток (1928-1940 гг.). Это были годы стремительного развития советской экономики, всё более возрастающие потребности, которой должны были обеспечить две ведущие транспортные отрасли – железная дорога и водный транспорт.

В первом параграфе *«Развитие волжского речного транспорта в годы первой советской пятилетки (1928-1932 гг.)»* рассмотрен процесс завершения восстановления основных отраслей народного хозяйства и переход к дальнейшему развитию экономики страны. В экономике СССР в течение 1926-1932 гг. произошли значительные изменения, из отсталой аграрной страны Советский Союз превращался в развитую индустриальную державу. Общий

объём промышленного производства за период с 1926 по 1932 гг. вырос в 2,7 раза⁶³.

Во втором параграфе *«Развитие волжского речного транспорта во 2 пятилетке (1933-1937гг.)»* вскрыт процесс осуществления задач, намеченных вторым пятилетним планом. Была заложена прочная база для завершения технической реконструкции всего народного хозяйства. Тем не менее, имела место значительная отсталость водного транспорта и необходимость его быстрой реконструкции⁶⁴. По этой причине в годы второй советской пятилетки речному транспорту было уделено особое внимание.

В третьем параграфе *«Развитие волжского речного транспорта в довоенные годы, его состояние накануне Великой Отечественной войны»* исследовано развитие речного транспорта в третьей пятилетке, в заданиях была выдвинута задача догнать развитые страны по производству промышленной продукции на душу населения. Основой для выполнения этой задачи должен был стать мощный подъём социалистической экономики. В связи с этим была намечена программа быстрой ликвидации отставания и дальнейшего значительного развития речного транспорта⁶⁵.

В **Заключении** диссертации подведены итоги исследования и сформулированы основные выводы.

Первая мировая война помешала планам свободного развития организующих тенденций крупного капитала на Волжском бассейне, одновременно изменив организационную структуру и характер работы водного транспорта. Исторический декрет о национализации флота организацию и управление водным транспортом передал в распоряжение союзных органов. Гражданская война существенно влияла на темп и направление организационных процессов. Быстрое приспособление к её интересам на местах, невозможность согласования боевых действий с центральными органами управления транспортом требовали от местных органов большей самостоятельности и инициативы, что было несовместимо с принципом централизации.

Работа государственных пароходств после окончания войны проходила в тяжёлых условиях, в которых организационные вопросы имели первостепенное значение. Необходимо было, в первую очередь, оптимизировать непомерно объёмные штаты, новому административному аппарату было необходимо придать необходимую гибкость. С данной задачей пароходства успешно справились.

⁶³ Народное хозяйство СССР в 1959 г. Статистический сборник. – М., 1960. – С.141

⁶⁴ КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК ..., ч. II, изд. 7. – С. 585.

⁶⁵ Директивы КПСС и Советского Правительства по хозяйственным вопросам, – М., 1957. – С.560.

Переход к Новой экономической политике повлек за собой коренную ломку хозяйственной структуры речного флота. Апробация новой управленческой системы вводилась постепенно, была создана стройная система единого волжского речного транспорта, что позволяло более эффективно эксплуатировать флот. Несмотря на все трудности, речной транспорт в ходе своего развития достиг такого уровня, который позволял успешно справляться с задачами военных лет и послужил надежной базой для послевоенного развития и технического прогресса. Указанные изменения стали возможны в результате грамотно выстроенной системы управления, на совершенствование которой было затрачено два десятилетия напряжённой работы. В нашем исследовании показаны трудности, которые пришлось преодолеть руководству страны и советским речникам на пути к созданию самого мощного в мире флота.

Однако даже при напряжении, с каким трудились рабочие отрасли, было очевидно, что резервов для выполнения задач в условиях даже мирного времени было недостаточно. Навигационные осложнения нарушали запланированный ритм работы, срывали выполнение планов, резерва флота для преодоления этих трудностей не было. Много времени было потрачено на восстановление старого и строительство нового флота. Репрессии не обошли стороной речников, аресты среди сотрудников руководящего звена дезорганизовывали работу руководимых ими предприятий. Это были объективные исторические условия, под влиянием которых речной транспорт задержался в своём развитии, что в последующие годы потребовало ещё более высокого напряжения сил и средств.

Развитие речного транспорта было прервано нападением гитлеровской Германии. Организацию работы речникам пришлось коренным образом менять. Эвакуационные и воинские перевозки, обеспечение переправ стали главными задачами для водников, их выполнение потребовало использования всех имеющихся к началу войны производственных возможностей, моральных и физических сил. Созданное за годы первых пятилеток трудом десятков тысяч людей речное хозяйство подверглось жёстким испытаниям в годы войны, ему пришлось сдать суровый экзамен, который он, в отличие от Первой мировой войны, выдержал с честью, внося свой весомый вклад в дело великой Победы.

Основные публикации автора по теме исследования

1. Работы, опубликованные в ведущих рецензируемых научных журналах, рекомендуемых ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации:

1. Рычков, И.А. Структура управления водным транспортом в 1918-1940 гг. / И.А. Рычков // Вестник Тверского государственного университета. – Тверь, 2017. № 3. – С.149 - 157. (0,81 п.л.)

2. Рычков, И.А. Речной транспорт Волжского бассейна накануне Первой мировой войны / И.А. Рычков // Вестник Российского государственного университета. – Москва, 2017. - № 1(22). – С.20-29. (0,63п.л.)

3. Рычков, И.А. Советский речной транспорт во второй пятилетке (1932-1937гг.) / И.А. Рычков // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Исторические науки. Том 3 (69), - № 3. – Симферополь, 2017. – С. 91 - 101. (0,9п.л.)

4. Рычков, И.А. Волжское пароходство в период преодоления Гражданской войны / И.А. Рычков // Вестник Вятского государственного гуманитарного университета. – Киров, 2017. № 12. – С.84-92. (1,04п.л.)

II. Работы, опубликованные в других изданиях:

5. Рычков, И.А. Волжский речной транспорт накануне Великой Отечественной войны / И.А. Рычков // Московский экономический журнал. 2016. № 2.(0,52п.л.).

6. Рычков, И.А. Организация государственного управления речным флотом после национализации / И.А. Рычков // Московский экономический журнал. 2016. № 2. (0,51п.л.).

7. Рычков, И.А. Боевая деятельность Волжской флотилии // Социальный идентификатор. II Всероссийская научно-практическая конференция по педагогическим наукам, март 2016. – С.27-34. (1,03 п.л.).

8. Рычков, И.А. Волжский флот в годы 1 пятилетки// Социальный идентификатор. II Всероссийская научно-практическая конференция по педагогическим наукам, март 2016. – С. 34-46. (1,67 п.л.).

9. Рычков, И.А. Волжский флот накануне революции // Кадетское братство. 2016. – С. 20-21. (0,7п.л.).

10. Рычков, И.А. Национализация Волжского флота и формирование первых органов его управлением// Международная академия бизнеса и управления «Научный поиск» Альманах студентов и аспирантов. 2016. № 1 (20). – С.66-79. (0, 88 п.л.).

11. Рычков, И.А. Государственная стратегия управления водным транспортом в условиях кризиса 1920-х гг. (на примере Волжского речного пароходства) // Нижегородский институт управления Материалы X Международного симпозиума. Нижний Новгород. 2016. – С.60-61. (0,24п.л.).

12. Рычков, И.А. Речные сражения Гражданской войны// Научно-издательский

центр «Апробация. РФ». НП «Научно-аналитический центр «Этноэкономика». «Перспективы развития научных исследований в 21 веке». Материалы XIII международной научно-практической конференции. Махачкала. 2017. – С.60-61. (0,51 п.л.).

13. Рычков, И.А. Волжский флот в годы борьбы за восстановление народного хозяйства и в период НЭПа (1921-1928 гг.) // Мировая наука, № 6 . (6). 2017г.– С.48-65 (0,62 п.л.).

14. Рычков, И.А. Волжская военная флотилия: неизвестные страницы истории. Всероссийская научно-практическая конференция «1917 год в судьбах народов России». Уфа. 2017. – С.110-116 (0,5 п.л.).

15. Рычков, И.А. Комиссар Волжской флотилии// Вестник науки и образования. 2017. - № 9 (33) – С.44-47 (0,33 п.л.).

16. Рычков, И.А. Советский речной транспорт в годы 3-й пятилетки (1938-1941гг.)// Электронный научный журнал «Постулат». 2018. № 1 (0,72п.л.).

17. Рычков, И.А. Речные флотилии в период Гражданской войны. // Международный научно-практический электронный журнал «Форум молодых учёных». 2018. № 3(19) – С.564-580 (1,09 п.л.).

18. Рычков, И.А. Речной транспорт в годы первой советской пятилетки.// Научно-практический журнал «Аспирант». 2018. - № 4 – С.35-40 (0,41п.л.).

19. Очерки истории волжского пароходства в XX - начале XXI в. монография: /А.А. Халин, Г.П. Абаева, П.В. Борисов, Д.Б. Педанов, В.А. Першин, И.А. Рычков. – Н.Новгород: НИУ РАНХи ГС, 2018.– 160с.

Участие в конференциях

1. X Международный симпозиум «История и политика: Антикризисная стратегия: опыт и современность» 24-26 мая 2016г.г. Нижний Новгород «Государственная стратегия управления водным транспортом в условиях кризиса начала 1920-х гг. (на примере Волжского речного пароходства)»

2. Научно-издательский центр «Апробация. РФ» НП «Научно-аналитический центр «Этноэкономика» XIII международная научно-практическая конференция «Перспективы развития научных исследований в 21 веке». 28 марта 2017г. - г. Махачкала. «Речные сражения гражданской войны».

3. Всероссийская научно-практическая конференция «1917 год в судьбах народов России». 29-30 ноября 2017 г. г. Уфа. «Волжская военная флотилия в Гражданской войне: неизвестные страницы истории».

Рычков Игорь Александрович

**Становление и развитие Волжского речного пароходства
в 1917-1941гг.**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание учёной степени

кандидата исторических наук

Подписано в печать _____ 2019 г. Формат 60х80/16 Заказ №____

Гарнитура Times New Roman. Бумага офсетная. Печать оперативная

Усл. печ. л. 1,0. Тираж 100 экз.

Отпечатано с оригинал-макета в типографии «Радонеж»,

Нижний Новгород, ул. Интернациональная, 100.