

GRIBOV Roman Viktorovich, Applicant at the Chair of History, Philosophy, Political Science and Sociology, Saratov Socio-Economic Institute – the branch of Plekhanov Russian University of Economics (89 Radischeva St, Saratov, Russia, 410003; kafedra\_epir@ssea.runnet.ru)

## SOCIAL PARTNERSHIP OF THE TOWNS AND VILLAGES ON THE EXAMPLE OF ORGANIZATIONS OF OIL AND GAS COMPLEX OF THE SARATOV REGION IN THE 1970s–1980s

**Abstract.** The article analyzes the Soviet experience in the creation of subsidiary farms in the organizations of the oil and gas complex of the Saratov region. Regional leaders of the industry, guided by state decisions, contributed to the creation of a favorable social environment, particularly by providing their employees with food. The problem was solved by organizing farms. In addition, large industrial enterprises of the oil and gas industry provided significant corporate assistance to collective and state farms of the region.

**Keywords:** oil and gas organization, association, farms, agriculture, sponsorship, partnership, product, food, social conditions

---

### УДК 94(470)»19»

**ХАЛИН Алексей Алексеевич**, доктор исторических наук, профессор Нижегородского института управления – филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (603950, Россия, г. Нижний Новгород, пр-кт Гагарина, 46; a.halin@niu.ranepa.ru)  
**ПЕДАНОВ Дмитрий Борисович** – аспирант Нижегородского института управления – филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (603950, Россия, г. Нижний Новгород, пр-кт Гагарина, 46)

## ВОЛЖСКОЕ ОБЪЕДИНЕННОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО: ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ (1945–1954 гг.)

**Аннотация.** Статья посвящена истории создания и становления Волжского объединенного речного пароходства в послевоенные годы. В ней рассматривается процесс организации крупного социалистического транспортного объединения монопольного типа. Авторы дают характеристику структуры пароходства, а также его управленческих подразделений. Статья представляет интерес для всех, кто интересуется социально-экономической историей России.

**Ключевые слова:** история Волжского речного пароходства, речной транспорт в России, монопольный тип, социально-экономическая история России

В январе 1918 г. Совнарком принял «Декрет о национализации торгового флота». В соответствии с ним были объявлены «общенациональной неделимой собственностью Советской Республики судоходные предприятия, принадлежащие акционерным обществам, паевым товариществам, торговым домам и единоличным крупным предпринимателям... со всем движимым и недвижимым имуществом, активом и пассивом таких предприятий».

Важно отметить поручение СНК местным органам советской власти и профессиональным рабочим судоходных организаций «немедленно принять меры

к охране судов и всех имуществ, переходящих в собственность государства» и при этом «назначить временно комиссаров в крупные и мелкие конторы и агентства судоходных предприятий». Подробные условия и порядок национализации судоходных предприятий предполагалось определить особым декретом<sup>1</sup>.

Декрет о национализации торгового флота завершил предыдущую борьбу за судьбу волжского флота и открыл новую страницу в истории волжского судоходства. Все последующие годы шел поиск более совершенной системы управления, соответствующей экономической и политической ситуации в стране.

Положение об НКПС, утвержденное декретом ВЦИК и СНК от 28 июля 1921 г., закрепляло раздельное управление речным и морским транспортом. В системе НКПС, наряду с Центральным управлением железнодорожного транспорта, было утверждено Центральное управление речного транспорта (ЦУРек), ведавшее эксплуатацией, содержанием, ремонтом и развитием внутренних водных путей и флота. Создавались округа путей сообщения, которые объединили все виды транспорта. На местах оставались областные управления водного транспорта.

Но такая структура не в полной мере отвечала задачам нэпа. В частности, необходимо было разграничить сферы деятельности центральных и местных управленческих органов. Поэтому 30 января 1922 г. СТО постановил: немедленно организовать правления 3 государственных речных пароходств – Волжского (с местом нахождения правления в г. Н. Новгороде), Северо-Западного и Северного. В марте 1922 г. начинается коренная реорганизация управления водным транспортом. Районные управления Волги были объединены в 5 линейных отделов: это позволило сосредоточить управление флотом в одних руках, делало его маневренным и более эффективным.

Окончательная реорганизация системы управления в это время была проведена в 1923 г. Существовавшая система была заменена новой, основными звеньями которой стали: для флота – госпароходства, для путевого хозяйства – управления внутренних водных путей.

20 февраля 1923 г. в соответствии с постановлением СТО от 30 января 1923 г. было образовано Волжское государственное речное пароходство (ВГРП)<sup>2</sup>. Вскоре речные пароходства были переведены с госбюджета на полный хозяйственный расчет.

Новая форма управления соответствовала новому экономическому этапу. После этого главным на повестке дня стал вопрос дальнейшего развития флота Волжского бассейна и развития речных перевозок. Сложный поиск структуры управления Волжским речным флотом был завершен. Новый шаг в этом направлении был сделан уже после войны.

В годы Великой Отечественной войны все народное хозяйство СССР, в т.ч. и водный транспорт, работало во имя победы. Разгром фашистской Германии коренным образом изменил обстановку в стране. На смену задачам военным пришли задачи мирного строительства. В мае 1944 г. Волжская военная флотилия была расформирована, флот приступил к мирным перевозкам грузов и пассажиров.

Восстановление разрушенного войной народного хозяйства СССР началось еще во время ведения боевых действий. Но как общенациональная задача она была поставлена в четвертом пятилетнем плане (1946–1950 гг.), который пред-

<sup>1</sup> Декреты Советской власти. Т. I. 25 октября 1917 г. – 16 марта 1918 г. М.: Госполитиздат. 1957. С. 396–397.

<sup>2</sup> Годовой отчет ВГРП за 1925 г. Н. Новгород. 1926. С. 151.

полагал не только восстановление, но и дальнейшее развитие народного хозяйства страны. В связи с этим были определены и численные показатели социально-экономического развития – в 1950 г. они планировались выше показателей предвоенного 1940 г.

В деле восстановления и развития народного хозяйства СССР особое место отводилось восстановлению внутреннего речного транспорта как важнейшей отрасли экономики страны. 16 июля 1946 г. министр речного флота СССР З.А. Шашков издал приказ № 211 «О плане восстановления и развития речного транспорта на 1946–1950 гг.». Этот приказ МРФ СССР определил конкретные задания на четвертую пятилетку во исполнение «Закона о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946–1950 гг.» как по речному транспорту в целом, так и по отдельным пароходствам.

В связи с этим необходимо было установить плановые задания и конкретную программу деятельности отдельных пароходств. 9 сентября 1946 г. появился приказ № 295 начальника Верхне-Волжского речного пароходства А.И. Владимирова «О плане восстановления и развития хозяйства Верхне-Волжского речного пароходства на 1946–50 годы»<sup>1</sup>.

В соответствии с этим приказом пароходству планировалось увеличить объем перевозок сухогрузов в 1950 г. до 5 864 тыс. т (рост почти на 50% к предвоенному уровню). Значительными были и показатели пассажирских перевозок – более 11 млн чел. в год.

Для обеспечения выполнения указанных показателей Верхне-Волжскому пароходству было необходимо пополнить свой грузопассажирский флот до 66,2 тыс. л.с., буксирный флот – до 35,1 тыс. л.с., сухогрузный тоннаж – до 680 тыс. т. Требовалось также увеличить численность кадров плавсостава до 92 000 чел.<sup>2</sup>

Флот пароходства пополнялся новыми судами с судостроительных предприятий, а также после капитального ремонта. Особо следует сказать, что на Волгу пришли и трофейные суда, поступившие в СССР после окончания войны.

В качестве приложения к приказу был разработан «План восстановления и развития Верхне-Волжского Речного Пароходства на 1946–50 гг.». Здесь были установлены конкретные показатели по всем основным направлениям хозяйственной и социальной деятельности пароходства.

Показатели	Ед. изм.	1940	1945	1950
Объем грузоперевозок	тыс. т	8 693	4 882	8 954
Итого сухогрузы	тыс. т	3 945	2 571	5 864

Основными грузами речных перевозок были хлеб, соль, уголь, лес, строительные материалы, химические грузы.

Значительное внимание было уделено решению социальных вопросов. После войны надо было налаживать мирную жизнь. И хотя она была еще трудной, все стремились сделать ее лучше своим трудом. Особое внимание было уделено производительности труда: рост среднегодовой выработки рабочего в неизменных ценах должен был увеличиться с 7 299 (1945 г.) до 8 794 руб. (1950 г.) К 1950 г. планировалось увеличить заработную плату рабочим, инженерно-техническим работникам, служащим. На годы пятилетки планировалось жилищное строи-

<sup>1</sup> Приказ начальника Верхне-Волжского речного пароходства № 295 от 9 сентября 1946 г. «О плане восстановления и развития хозяйства Верхне-Волжского речного пароходства на 1946–50 годы». Горький: 1946. 11 с.

<sup>2</sup> Там же. С. 1.

тельство для работников пароходства, на которое направлялось около 6,5 млн руб. За счет ассигнований на строительство промпредприятий и портов устанавливалось возведение общежитий для школ фабрично-заводского обучения (ФЗО), которые готовили кадры для предприятия<sup>1</sup>.

Однако решать задачи восстановления и развития транспорта пришлось уже вновь созданным пароходствам. На основании Постановления Совета Министров СССР от 19 апреля 1948 г. № 1271 создается новая структура пароходств на речном транспорте СССР. Так, приказом министра речного флота от 24 апреля 1948 г. № 101 создается Волжское грузовое речное пароходство. Официальная дата регистрации вновь созданного предприятия – 8 мая 1948 г. Начальником Волжского грузового речного пароходства назначен Николин Александр Васильевич<sup>2</sup>. В декабре 1951 г. обязанности начальника Волжского грузового речного пароходства временно исполнял Рыжов Леонид Михайлович, однако уже в следующем году на эту должность был назначен Сабуров Василий Александрович<sup>3</sup>.

Предметом деятельности пароходства заявлено обслуживание транспортных нужд народного хозяйства и развитие судоходства в пределах р. Волги от пристани Щербаков (включительно) до пристани Астрахань (включительно) со всеми пристанями дельты Волги, а также по всем рекам (кроме Камы и Оки), впадающим в реку Волгу на указанном участке.

В составе пароходства созданы районные управления в Ярославле, Горьком, Казани, Куйбышеве, Саратове, Сталинграде. Управление организации располагалось в Куйбышеве<sup>4</sup>. Приказом министра речного флота СССР З. Шашкова от 24 апреля 1948 г. № 193/л «в связи с особыми задачами, стоящими перед Горьковским районным управлением Волжского Грузового Пароходства» начальником Горьковского районного управления Волжского грузового пароходства был назначен Владимиров Александр Иванович<sup>5</sup>.

Одновременно с созданием Волжского грузового речного пароходства было образовано Волжское грузо-пассажирское пароходство с центром управления в г. Горьком.

Таким образом, в середине 1940-х гг. была проведена крупномасштабная реорганизация волжских пароходств. На базе ранее существовавших Верхне-Волжского, Средне-Волжского и Нижне-Волжского пароходств были созданы два новых волжских пароходства.

С 1953 г. эти пароходства стали подчиняться Главному управлению флота и портов центральных бассейнов Министерства морского и речного флота. Однако в этом качестве они просуществовали недолго.

В середине 1950-х гг. все более настоятельно вставал вопрос о реорганизации речного флота страны. В Постановлении Совета Министров СССР от 22 июня 1954 г. № 1239-553 были определены задачи по дальнейшему увеличению перевозок грузов речным транспортом, повышению его удельного веса в общем грузообороте страны и улучшению использования флота и портов. Однако их решение оказалось невозможным без коренной перестройки речной транспортной системы всей страны. Начало ее реальной реорганизации было положено Постановлением Совета Министров СССР от 18 декабря 1954 г. «Об улуч-

<sup>1</sup> Там же. С. 6-11.

<sup>2</sup> Приказы Министра речного флота СССР. 1954 г. Центральный архив Нижегородской области (ЦАНО). Ф. Р-1631. Оп. 7. Д. 1992; Д. 1. Л. 3, 24.

<sup>3</sup> Об образовании Горьковского районного управления Волжского грузового пароходства (апрель 1948 г. – октябрь 1954 г.). ЦАНО. Ф. 1631. Оп. 12. Д. 1. Л. 43, 49.

<sup>4</sup> Там же.

<sup>5</sup> Там же. Л. 1.

шении организационной структуры и устранении излишеств в штатах административно-управленческого персонала линейных организаций Министерства речного флота».

В постановлении отмечалось, что в организационной структуре организаций Министерства речного флота имеют место серьезные недостатки. В частности, организационная структура существующих пароходств не отвечает задачам улучшения эксплуатации флота. Так, особо было отмечено, что в Волжском бассейне, где грузооборот составляет около 50% общего речного грузооборота по стране, основное Волжское грузовое пароходство, занимающееся грузовыми перевозками, имеет в своем подчинении почти весь грузовой флот, в то время как порты и пристани находятся в ведении Волжского грузо-пассажирского пароходства. Такое разделение флота и портового хозяйства между разными пароходствами в одном бассейне приводит к серьезным затруднениям в использовании флота и к снижению размеров перевозок.

Имеющиеся в речных бассейнах управления пути оторваны от пароходств и не полностью удовлетворяют эксплуатационным требованиям, предъявляемым пароходствами к содержанию судоходных путей. В путевом хозяйстве министерства много мелких подразделений, которые могут быть с пользой для дела объединены в более крупные подразделения.

Значительное число судоремонтных заводов и мелких судостроительных верфей подчинены непосредственно Министерству речного флота, что приводит к отрыву флота речных пароходств от их ремонтной базы.

Для ликвидации указанных недостатков Совет Министров определил в постановлении широкий спектр организационных решений. Прежде всего, было решено обязать Министерство речного флота провести мероприятия по реорганизации всех пароходств в стране. Создание ВОРП было частью общегосударственной политики реорганизации пароходств. Фактически речь шла об организации монополистических транспортных пароходных объединений на отдельных территориях страны.

Более подробно различные аспекты создания Волжского объединенного речного пароходства отражены в двух приказах (№ 154-пр и № 155) министра речного флота СССР от 23 декабря 1954 г.

Приказом № 154-пр на базе Волжского грузового и Волжского грузо-пассажирского речных пароходств создавалось Волжское объединенное речное пароходство, управление которого находилось в г. Горьком. Одновременно с этим в составе объединенного пароходства созданы три линейных пароходства: Горьковское – с управлением в г. Горьком, Куйбышевское – с управлением в г. Куйбышеве и Сталинградское – с управлением в г. Сталинграде<sup>1</sup>.

В соответствии с такой структурой были установлены следующие границы линейных пароходств: Горьковского: Щербаков (исключительно) – устье Камы (включительно); Куйбышевского: устье Камы (исключительно) – Саратов (включительно); Сталинградского: Саратов (исключительно) – Астрахань с дельтой р. Волги (включительно)<sup>2</sup>.

Вновь созданному объединенному пароходству и волжским линейным пароходствам передавался флот, промышленные предприятия судоремонтного направления, другие организации.

Так, из Министерства речного флота Волжскому объединенному речному пароходству передавались: завод им. Бутякова, Сталинградский судоремонт-

<sup>1</sup> Приказы Министра речного флота СССР. 1954 г. ЦАНО. Ф. Р-1631. Оп. 7. Д. 1992. Л. 308(об)-309.

<sup>2</sup> Там же. Л. 316.

ный завод, судостроительный и судоремонтный завод им. Молотова, судоремонтный завод им. Ульянова-Ленина, Саратовский судоремонтный завод<sup>1</sup>.

По приказу министра на баланс волжских линейных пароходств передавались: а) порты и пристани; б) промышленные предприятия; в) прочие линейные организации и предприятия<sup>2</sup>. В результате всего было передано 9 заводов и 13 судоремонтных мастерских.

На момент создания объединенного пароходства в его состав входили следующие промышленные предприятия: завод им. 25 Октября, завод им. Карла Маркса, завод Городецкий (строящийся), завод им. Бутякова, Кинешемские СРМ, Усть-Елнатьевские СРМ, Ярославские СРМ, Васильсурские СРМ, Аракчинские СРМ, Алатырские СРМ, Горьковские плавмастерские (Сейма), судовой верфь им. Михеева, завод Куйбышевский, завод им. Куйбышева, Криушинские СРМ, Алексеевские СРМ, Сталинградский завод, завод Красноармейский, завод Владимировский, Золотовские СРМ, СРМ им. Артема (Сергеева), Сталинградские плавмастерские<sup>3</sup>.

В состав портового хозяйства вошли 9 крупных портов (Горьковский, Ярославский, Кинешемский, Казанский, Ульяновский, Куйбышевский, Саратовский, Сталинградский и Астраханский) и 98 пристаней<sup>4</sup>.

Кроме того, в линейные пароходства Волжского объединенного речного пароходства были переданы отделы рабочего снабжения, жилищно-коммунальные отделы, линейно-технические узлы связи, учебные комбинаты и пункты, строительные конторы, проектно-конструкторские бюро, типографии и т.п.<sup>5</sup>

Приказом № 155 создавалась структура управления Волжского объединенного речного пароходства. В ее состав входили: руководство, службы движения, эксплуатации флота и портов, грузовой и коммерческой работы, пассажирских перевозок, судового хозяйства, отдел промышленных предприятий, служба связи и электрорадионавигации, планово-экономический отдел, финансовый отдел, бухгалтерия, отдел капитального строительства, служба кадров, труда и зарплаты, спецотдел, административно-хозяйственный отдел. Аналогичная структура управления была создана и в линейных волжских пароходствах. В них было 9 управленческих направлений, но не было службы пассажирских перевозок, отдела промышленных предприятий, службы связи и электрорадионавигации, отдела капитального строительства и спецотдела.

Создание громадного транспортного предприятия в виде Волжского объединенного речного пароходства было сложной задачей. Ее решение требовало привлечения кадров, обладающих необходимыми знаниями, практическим опытом, организационными навыками. Министр речного флота З. Шашков, осознавая всю важность и трудность поставленной задачи, приказывает «для оказания практической помощи Волжскому объединенному пароходству и Горьковскому, Куйбышевскому и Сталинградскому линейным пароходствам в решении организационных вопросов командировать в Волжский бассейн бригаду руководящих работников Министерства в составе Заместителя Министра т. Селезнева Е. С. (руководитель)» и еще 5 человек<sup>6</sup>.

В течение зимы – весны 1955 г. шла интенсивная работа по решению всего комплекса проблем, связанных с созданием ВОРПа и подготовке нового речного транспортного предприятия к предстоящей навигации.

<sup>1</sup> Там же. Л. 313.

<sup>2</sup> Там же. Л. 316.

<sup>3</sup> Там же. Л. 319(об).

<sup>4</sup> Там же. Л. 318-319.

<sup>5</sup> Там же. Л. 320-320(об).

<sup>6</sup> Там же. Л. 317.

*KHALIN Aleksei Alekseevich, Dr.Sci. (Hist.), Professor, Nizhny Novgorod Institute of Management – branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (RANEPA) (46 Gagarina Ave, Nizhny Novgorod, Russia, 603950; a.halin@niu.ranepa.ru)*

*PEDANOV Dmitriy Borisovich, postgraduate student, Nizhny Novgorod Institute of Management – branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (RANEPA) (46 Gagarina Ave, Nizhny Novgorod, Russia, 603950)*

## THE VOLGA UNITED RIVER SHIPPING COMPANY: HISTORY OF CREATION (1945–1954)

**Abstract.** The article is devoted to the history of creation and evolution of the Volga United River Shipping Company in the postwar years. The authors describe the process of establishing of a large monopolistic socialist transport association and characterize shipping company structure and its administrative divisions. The article is of interest to everyone who is interested in the social and economic history of Russia.

**Keywords:** history of Volga River Shipping Company, river transport in Russia, monopoly type, socio-economic history of Russia

---

*ЦЫРЕТАРОВА Баярма Бабасановна – кандидат исторических наук, доцент кафедры экономики, права и государственного управления Бурятского республиканского института образовательной политики (670000, Россия, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Советская, 30; bayarma7a@mail.ru)*

## ПРОБЛЕМЫ СТАНОВЛЕНИЯ СОВЕТСКОЙ СИСТЕМЫ НАРОДНОГО ОБРАЗОВАНИЯ НА СЕЛЕ В БМАССР

**Аннотация.** В статье рассматривается период становления всеобщего начального образования в сельской местности Бурят-Монгольской АССР. В 1920-х гг. БМАССР представляла собой отсталую окраину с крайне низкой грамотностью населения. С образованием национальной автономии в 1923 г. были созданы условия для создания народного образования, намечены цели и ориентиры его развития. На архивных материалах автор показывает, с какими трудностями пришлось столкнуться при реализации поставленных задач. Сложности отражали как общее состояние народного образования, так и религиозные и национальные особенности региона.

**Ключевые слова:** советская система образования, БМАССР, сельская школа, всеобщее начальное обучение, народное образование, школьное строительство

В современной России проблема развития образования является весьма актуальной. Изучение имеющегося опыта, накопленного предыдущими поколениями, позволит найти новые формы и методы работы в этой области. А положительный опыт можно взять на вооружение при реализации современной образовательной реформы.

Изучение становления советской системы образования, особенно в сельской местности, и ее роли в социокультурной жизни общества приобретает особый теоретический и практический смысл. Вместе с тем в изучении данного вопроса до сих пор имеются лакуны. Введение в научный оборот матери-