

DOI: 10.15593/perm.kipf/2019.2.09

УДК 656.61(470.53)“192”

## КОНКУРЕНТНАЯ БОРЬБА КАК СТРАТЕГИЯ УПРАВЛЕНИЯ РЕЧНЫМ ТРАНСПОРТОМ В ПРЕДДВЕРИИ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ

**Н.И. Демидова**

Пермский национальный исследовательский политехнический университет, Пермь, Россия

### О СТАТЬЕ

Получена: 03 февраля 2019 г.

Принята: 03 июня 2019 г.

Опубликована: 28 июня 2019 г.

#### Ключевые слова:

водный транспорт, государственное пароходство, речной флот, Камский бассейн, конкуренция судоводных компаний, методы конкурентной борьбы, денационализация, стратегия выживания, индустриализация, управление.

### АННОТАЦИЯ

В преддверии планового развития народного хозяйства курс на индустриализацию, взятый XIV съездом ВКП(б), требовал соответствия транспортных возможностей речного флота темпам роста объемов производства промышленной продукции. Однако к началу первой пятилетки восстановление водного транспорта, разрушенного в годы Гражданской войны, не было завершено. Объем грузоперевозок по воде так и не достиг дореволюционного уровня.

Проводимые в этот период реформы в сфере транспорта, имевшие вынужденный характер в связи с необходимостью предотвращения разрушения транспортной системы, не привели к ожидаемым результатам. Если в железнодорожном транспорте финансовые вливания благодаря протекции государства способствовали крупномасштабному строительству, техническому переоснащению отрасли и привели к некоторому увеличению пропускной способности железнодорожных путей, то государственные речные пароходства, оказавшиеся без государственного финансового содействия в окружении конкурирующих транспортных организаций, не имея собственных средств для реновации, вынуждены были искать иные пути выживания и развития.

Изучение документов Государственного архива Пермского края и местной периодической печати позволило проанализировать деятельность Пермской конторы Волжского государственного речного пароходства по восстановлению и развитию речного флота в Камском бассейне в контексте осуществления стратегии конкурентной борьбы. В таком аспекте проблемы речного транспорта ранее не рассматривалась.

Ограниченность финансовых ресурсов, кадровый голод, пришедшее в упадок судостроение и как следствие отсутствие возможности технической реконструкции флота, пополнения его за счет приобретения новых судов побуждали госпароходство искать способы выживания.

В статье рассматриваются добросовестные и недобросовестные методы конкурентной борьбы государственного пароходства с частными владельцами, кооперативными и государственными собственниками речного флота, а также железнодорожным транспортом.

© ПНИПУ

Демидова Надежда Ивановна – старший преподаватель кафедры государственного управления и истории, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2210-2588>, e-mail: [nidem12@mail.ru](mailto:nidem12@mail.ru).

Nadezhda I. Demidova – Senior Teacher, Department of Public Administration and History, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2210-2588>, e-mail: [nidem12@mail.ru](mailto:nidem12@mail.ru).



Эта статья доступна в соответствии с условиями лицензии Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License (CC BY-NC 4.0)

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License (CC BY-NC 4.0)

## COMPETITIVE STRUGGLE AS THE STRATEGY OF THE RIVER TRANSPORT CONTROL ON THE THRESHOLD OF INDUSTRIALIZATION

Nadezhda I. Demidova

Perm National Research Polytechnic University, Perm, Russian Federation

### ARTICLE INFO

Received: 03 February 2019

Accepted: 03 June 2019

Published: 28 June 2019

#### Keywords:

water transport, State shipping line, river craft, Kama Basin, competitiveness of shipping companies, methods of competitive struggle, de-nationalization, strategy of survival, industrialization, management (control).

### ABSTRACT

On the threshold of the planned development of economy the course directed to industrialization which was adopted by the XIV congress of AUCP(B) demanded the correspondence of the river craft transport possibilities to the growth of industrial output. However, by the first five-year period the recovery of water transport wracked in the years of Civil War had not been completed. The volume of cargo transportation by the water did not reach the pre-revolutionary period. Reforms carried out at that period in transport sphere and having the forced nature due to the necessity of preventing the destruction of the transport system had no the expected results. And if the railway transport had the government financial support which provided the large scale construction, technical re-equipment of the sector and led to some growth of traffic capacity, the national river ship lines had no financial support and found themselves in the center of competitive transport organizations. There were no own financial resources for renovation and so they had to find the other ways of survival and development.

Research of the documents in the State Archive of Perm Krai and study of periodicals made possible to analyze the activity of Perm office of the Volga State River shipping line aimed at reconstruction and development of the river craft in Kama Basin in the context of providing strategy of competitive struggle. Earlier the problems of the river transport were not considered.

The limit of finances, the lack of specialists, declined shipbuilding and as a result the lack of possible technical reconstruction of the craft, its impossible completion with new ships forces the state shipping line to find the new means of survival.

In the article it has been considered fair and unfair means of competitive struggle of the State shipping line with private owners, cooperative and public owners of the river craft and railway transport.

© PNRPU

Внутренний водный (речной) транспорт, являясь частью транспортной системы России, оказывал и оказывает существенное влияние на состояние и развитие экономики, социально-бытовой и культурной сферы. В то же время функционирование самого речного транспорта определяется социально-экономическими условиями, политическими процессами, уровнем развития науки и техники. В становлении Пермского края первостепенное значение имела главная водная транспортная артерия – река Кама с притоками. Камский бассейн, расположенный на востоке европейской части России, в настоящее время охватывает полностью Пермский край, Кировскую область, Удмуртскую Республику, Республику Башкортостан, часть Свердловской, Челябинской областей и Татарстана. Протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей (ВВП) Камского бассейна составляет 3347 км, из них с гарантированными габаритами судовых ходов 1572 км (47 %) [1]. В судоходном отношении в Камском бассейне выделяют несудоходное верховье р. Камы, Верхнее Прикамье (от устья р. Вишеры до р. Чусовой), Среднее (от устья р. Чусовой до впадения в р. Белую) и Нижнее (от устья р. Белой до впадения в р. Каму). Этими же границами в XX веке очерчивались структуры водного транспорта, обеспечивающие эксплуатационно-транспортную деятельность и путевые работы по содержанию судовых ходов.

Хронологические рамки статьи (1923–1928 гг.) ограничены годом создания в системе управления водным транспортом государственных пароходств, функционирующих на коммерческой основе, и временем перехода к форсированной индустриализации, государственному планированию народного хозяйства, вызвавших очередную реорганизацию управления водного транспорта.

В рассматриваемый период водный транспорт наряду с железнодорожным и другими видами транспорта находился в ведении Народного комиссариата путей сообщения СССР (НКПС), преобразованного из Народного комиссариата путей сообщения РСФСР.

Из девяти государственных пароходств, образованных в 1923 году и находившихся в ведении НКПС, самым крупным и организационно сложным было Волжское государственное речное пароходство (ВГРП) [2, с.70]. В структуру ВГРП при его образовании входили функциональные, называемые транзитными, управления (управления товаро-пассажирским, буксирно-сухогрузным, нефтеналивным флотом, ремонтно-строительное управление) и 12 местных управлений, деятельность которых была ограничена водными районами. В течение следующих трех лет местные управления были постепенно ликвидированы, и к концу 1926 года в составе правления ВГРП находились Астраханское управление, товаро-пассажирское управление и буксирное, объединившее управление нефтеналивным и буксиро-пассажирским флотом [3, л. 6, 6 об.]. Руководство пароходством осуществляло правление ВГРП.

В Камском бассейне эксплуатационно-транспортные и коммерческие операции до августа 1926 года осуществляли два агентства ВГРП: буксирно-сухогрузное (транспортировка массовых грузов на непаровых судах, лесных материалов в плотках) и товаро-пассажирское (перевозка пассажиров, грузов, багажа на пароходах), реорганизованные затем в Пермскую эксплуатационно-коммерческую контору. Пермская эксплуатационно-коммерческая контора (далее Контора) функционировала до 1931 года, когда на основании Постановления СНК СССР и ЦИК ВКП(б) «О речном транспорте» от 5 февраля 1931 года было организовано Камское управление речного транспорта [4, с. 126].

Системный подход к определению качественных изменений водного транспорта предполагает анализ состояния системы управления транспортным процессом во взаимосвязи с тремя составляющими технической базы водного транспорта. 1) Флот (подвижной состав) – основная часть технического вооружения водного транспорта, состоящая из флота транспортного назначения, служебно-вспомогательного и технического флота. По характеру движения судов флот подразделяют на суда самоходные, имеющие энергетическую установку, несамоходные и буксиры, предназначенные для буксировки/тяги несамоходных судов. 2) Водный путь – естественные и искусственные водные пространства, пригодные для судоходства. 3) Береговое хозяйство водного транспорта – порты, пристани, причалы.

Количественный анализ состояния водного транспорта в Камском бассейне, сопоставление показателей деятельности на протяжении всего рассматриваемого периода затруднены в связи с непрерывными структурными преобразованиями системы уральского транспорта, состоянием отчетности (изменениями форм отчетности, дефектами в подсчетах), проблемой достоверности и отсутствия данных, недоступностью некоторых архивных документов по причине ветхости или наличия грифа секретности, разрозненностью архивных источников. Очевидно поэтому исследования, отражающие вопросы развития водного транспорта отдельных регионов, в частности Уральского, имеют нарративный характер либо содержат элементы количественного анализа фрагментарно.

В данной статье проводится анализ состояния флота в Камском бассейне. Материально-техническая база речного флота Прикамья в ходе Гражданской войны была разрушена. По разным данным, в Камском бассейне «погибло около 200 буксирных и пассажирских пароходов, 150 барж, 50 дебаркадеров» [5, с. 52], в устье р. Чусовой уничтожено от 50 до 65 самоходных и более 40 несамоходных судов [6, с. 107; 7, с. 39; 8, с. 175]. Для расчистки фарватера от затонувших судов была создана специальная флотилия, состоявшая из плавучего экскаватора, двух паровых кранов и нескольких барж и вспомогательных судов [9, с. 38]. К осени 1928 года не поднятым оставался один пароход «Петроград» [10, с. 5]. Часть поднятых судов восстанавливалась и использовалась в работе Волжского государственного речного пароходства.

Количество судов в Волжском бассейне к 1923 году по сравнению с 1912 годом снизилось почти в четыре раза [3, л. 12 об.].

В 1922 году камский флот был приписан к Камскому линейному отделу Волжского округа водных путей сообщения и имел для осуществления местных перевозок 66 паровых судов, из которых половина была передана другим организациям (34 буксирно-колесных судна), часть находилась в ремонте или была «негодна» (12 %), и 121 непаровое судно (25 находились в ремонте и 29 были переданы) [11, с. 32]. Автор статьи не уточняет, на каком основании транспорт был передан. Вероятно, речь шла о судах, сданных в аренду согласно декрету Совета народных комиссаров (СНК) «О мерах к развитию торгового судоходства и судостроения на началах хозяйственного расчета» от 13 октября 1921 года, так как возврат неправильно национализированных судов был прекращен в июне 1922 года постановлением СНК. Кроме местного флота в бассейне функционировал транспорт транзитного сообщения в количестве 50 судов. В том же источнике приводятся сведения о водном транспорте в 1923 году (рис. 1).

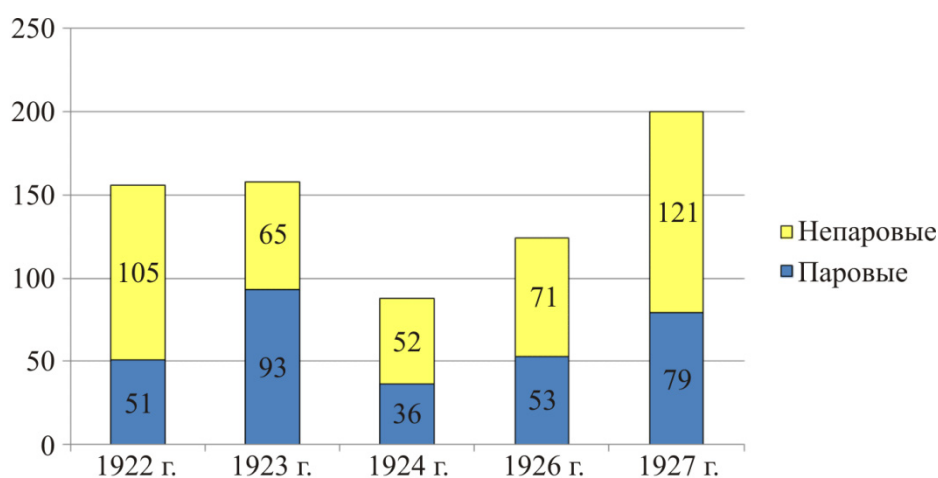


Рис. 1. Количество судов государственного пароходства в Камском бассейне (Составлено и рассчитано по [11, с. 32; 9, с. 36; 12, л. 11, 22; 13, л. 131])

В навигацию 1924 года в эксплуатации госпароходства в Камском бассейне находились 17 паровых судов, из них 3 судна местных линий, 19 буксирных и 52 непаровых судна. Кроме того, для перевозок использовался водный транспорт других организаций в составе 43 паровых и 143 непаровых судов [9, с.36]. Данные о составе флота за 1925 год не выявлены.

В 1926 году Пермская коммерческо-эксплуатационная контора имела 21 пароход, из них 4 парохода, обслуживающих местные линии, 32 единицы буксирно-сухогрузного флота, непарового флота 71 ед. [12, л.11, 22].

В эксплуатации в 1927 году находилось 79 паротеплоходов, из них 21 пассажирский, 50 буксирных, 7 служебных судов и 121 непаровое судно [13, л. 131].

Отметим, что к сведениям о количестве флота следует относиться с осторожностью. Во-первых, в разные годы в отчеты и доклады Пермских агентств и Пермской конторы включались разнородные показатели о составе флота, которые невозможно сопоставить количественно. Так, в некоторые отчеты не входил нефтеналивной флот госпароходства. В ряде документов не уточняется принадлежность судов: приписанные к Пермской конторе или участвовавшие в работе Пермского округа, но не приписанные к конторе. Во-вторых, при сопоставлении данных разных источников обнаруживается несоответствие числовых значений одних и тех же показателей. Например, в практических предложениях «о состоянии вод-

ного транспорта и, в частности, об урегулировании и развитии перевозок» Пермской коммерческо-эксплуатационной конторы ВГРП, разработанных для совещания в Уральской плановой комиссии исполнительного комитета Уральского областного совета РКК и КД (Уралплан), сведения о количестве непарового флота существенно расходятся. Так, Пермская контора указывает 71 баржу, а в отчете окружного исполкома значится 38 единиц, хотя в составе товаро-пассажирского флота (парового) указано 21 судно, что совпадает с отчетом Пермского окружного исполкома III съезду Советов округа [12, л. 11 об.; 14, с. 200]. В-третьих, даже в одном и том же документе Пермской конторы числовые значения показателя «количество непаровых судов» расходятся [12, л. 11 об., 22].

Количество судов парового и непарового флота государственных пароходств в СССР снижалось до 1925 года [2, с. 75]. Аналогичной была динамика состава флота в ВГРП и в Камском бассейне (рис. 1 и 2). Для сопоставимости во временном ряду (см. рис. 1) из данных за 1922 год [11, с. 32] исключены суда, переданные в другие организации, а также суда, непригодные для эксплуатации.

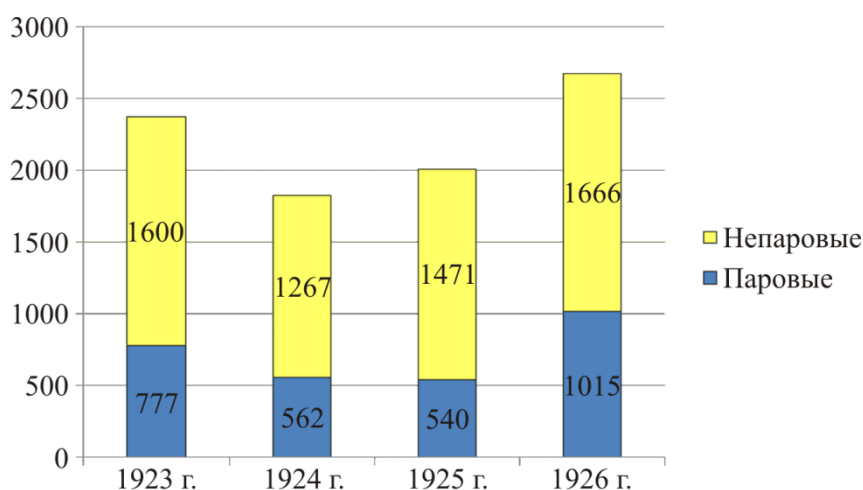


Рис. 2. Количество судов Волжского бассейна  
(Составлено и рассчитано по [3, л. 12 и 13, л. 192 об.]

Составители пояснительной записки к годовому отчету ВГРП за 1925 год, сравнивая рабочий флот навигации 1925 и 1924 годов, называют уменьшение парового флота на 4,1 % экономией, то есть не усматривают в самом снижении количества судов негативной тенденции, поскольку «процент количества самих перевозок, падающих на долю госпароходства возростал». Однако при этом сетуют на «систематическое из года в год уплотнение работы госпароходства» [3, л. 12 об., 14 об., 15 об.]. В то же время непаровой флот других государственных, кооперативных организаций, частных владельцев в Волжском бассейне увеличивался (табл. 1), а процент перевезенного ими груза падал, наблюдалось увеличение «недогруза судов госорганов и кооперации». Последнее обстоятельство наряду с уменьшением доходов ВГРП, связанным и со снижением тарифов, послужило для госпароходства основанием утверждать, что ситуация, когда сторонние государственные и кооперативные организации имеют «свой флот для своих перевозок в сфере деятельности госпароходства, является в корне неправильной и государственно нецелесообразной» [3, л. 13].

Количество судов госпароходства и других организаций в Волжском бассейне в целом, осуществляющих перевозки, было примерно равным. В Камском бассейне в 1924 году при

почти равном соотношении паровых судов количество непаровых судов госпароходства было в три раза меньше, чем у сторонних организаций (см. табл. 1).

Таблица 1

## Соотношение флота государственного пароходства и сторонних организаций

| Владельцы судов             | ВГРП             |                         |                  |                         |                  |                         | Камский бассейн  |                         |
|-----------------------------|------------------|-------------------------|------------------|-------------------------|------------------|-------------------------|------------------|-------------------------|
|                             | 1923 г.          |                         | 1924 г.          |                         | 1925 г.          |                         | 1924 г.          |                         |
|                             | Количество судов | Доля от общего числа, % | Количество судов | Доля от общего числа, % | Количество судов | Доля от общего числа, % | Количество судов | Доля от общего числа, % |
| Паротеплоходов              |                  |                         |                  |                         |                  |                         |                  |                         |
| Госпароходство              | 777              | 59,9                    | 562              | 51,7                    | 540              | 53,5                    | 36               | 45,6                    |
| Государственные организации | 271              | 20,9                    | 246              | 22,6                    | 267              | 26,4                    | 43               | 54,4                    |
| Кооперации                  | 17               | 1,3                     | 125              | 11,5                    | 29               | 2,9                     |                  |                         |
| Частные владельцы           | 232              | 17,9                    | 154              | 14,2                    | 173              | 17,2                    |                  |                         |
| Итого                       | 1297             | 100                     | 1087             | 100                     | 1009             | 100                     | 79               | 100,0                   |
| Непаровых судов             |                  |                         |                  |                         |                  |                         |                  |                         |
| Госпароходство              | 1600             | 65,8                    | 1267             | 53,3                    | 1471             | 49,8                    | 52               | 26,7                    |
| Государственные организации | 141              | 5,8                     | 243              | 10,2                    | 321              | 10,9                    | 143              | 73,3                    |
| Кооперации                  | 91               | 3,7                     | 127              | 5,3                     | 204              | 6,9                     |                  |                         |
| Частные владельцы           | 599              | 24,7                    | 741              | 31,2                    | 958              | 32,4                    |                  |                         |
| Итого                       | 2431             | 100                     | 2378             | 100                     | 2954             | 100                     | 195              | 100,0                   |

Составлено и рассчитано по [3, л.12; 9, с. 36].

До тех пор, пока промышленность региона носила кустарный характер, объемы производства были небольшими. В навигацию 1926 года из-за отсутствия грузов часть флота Пермской коммерческо-эксплуатационной конторы бездействовала. Управляющий конторой в докладе на областной конференции по изучению производительных сил назвал основными причинами неполного использования товаро-пассажирского флота «экономическую нецелесообразность вследствие слабого развития промышленности», недостаточное количество мелкосидящих судов и препятствия в судоходстве, связанные с отсутствием дноочистительных и землечерпательных работ [12, л.19].

Реализация провозглашенного XIV-м съездом ВКП (б) курса на индустриализацию сопровождалась модернизацией старых производств, строительством новых предприятий. В результате интенсивного развития промышленности Союза в целом и Уральского региона в частности выпуск продукции увеличивался, возникала потребность в мощной транспортной инфраструктуре, которая находилась в крайне запущенном состоянии и отставала от развития народного хозяйства на Урале. Паровой флот Камского бассейна после Октябрьской революции не пополнялся новыми судами. Судостроительные заводы в силу недостаточных мощностей, нехватки металла, длительности производственного цикла не были готовы к выполнению заказов госпароходств. Удовлетворить спрос на грузоперевозки Пермская контора собственным подвижным составом, учитывая его возраст, не могла, даже при условии капитального ремонта судов, находящихся на консервации. Правление ВГРП прямо выражало сомнение в том, что «советская промышленность сумеет произвести целиком и полностью постройку в течение трех лет паровых судов в количестве 68 единиц», требуемых для Волжского флота [13, л. 207 об.].

Значительное количество подвижного состава Камского бассейна в 1926 году было сосредоточено в руках частных владельцев – 40 судов, государственных – 64 судна и кооперативных организаций – 23 судна (табл. 2).

Таблица 2

## Количество судов в сторонних организациях Камского бассейна

| Годы | Государственные организации |                  | Кооперативные организации |                  | Частные лица     | Общее число судов сторонних организаций |
|------|-----------------------------|------------------|---------------------------|------------------|------------------|---|
|      | Количество организаций      | Количество судов | Количество организаций    | Количество судов | Количество судов |   |
| 1926 | 12                          | 64               | 17                        | 23               | 40               | 127                                     |
| 1927 | 13                          | 77               | 13                        | 23               | 27               | 127                                     |
| 1928 | 16                          | 85               | 12                        | 17               | 28               | 130                                     |

Составлено и рассчитано по [15, л. 124–142].

Вместе с увеличением количества государственных организаций, владеющих собственным речным флотом, возрастало и суммарное количество их судов, в основном за счет баржестроения, но, как показало проведенное нами исследование, грузооборот госорганизаций снизился на треть. При снижении количества судов кооперативных организаций грузооборот увеличился с 14430 до 58255 тонн. Количество судов частных владельцев к 1928 году снизилось, но грузооборот их флота увеличился с 5257 тонн в 1926 году до 9717 тонн в 1928 году. В целом грузооборот сторонних организаций снизился к 1928 году на 34 % [15, л. 124–150].

Конкуренция судоходных компаний до 1927 года не вызывала особого беспокойства у органов местной власти. В опубликованном отчете Окружного исполнительного комитета II созыва как бы между прочим упоминается флот Прикамского металлургического округа, «Северохимтреста» и «Покотранса», совершившего 20 % всех перевозок, и дается уничижительная оценка работы частновладельческого флота: «...такового в районе почти не существует, исключая незначительного количества мелких (шитиков и завозен), в которых перевозятся на коротких расстояниях сплавом и тягой – бечевой, преимущественно малоценные грузы» [14, л. 200].

Правлению ВГРК деятельность своего флота виделась не такой позитивной. Осознавая невозможность выполнения намечаемого перспективного плана работы только на основе своих доходов, правление обращается в феврале 1927 года через НКПС в Совет народных комиссаров РСФСР с просьбой о выдаче правительственной дотации в размере 44 390 508 рублей с предоставлением валютой 35 % дотации для осуществления закупки судов за границей [3, л. 10, 14 об.; 13, л.208].

Пермская контора, учитывая опыт безрезультатных обращений к Правлению ВГРП за финансовой помощью, пытается улучшить свое положение путем ликвидации дебиторской задолженности, что было трудно осуществить ввиду тяжелого положения самих дебиторов [12, л. 156, 175; 15, л.38 об.; 16, л. 10–23]. Выход из сложной ситуации представлялся в увеличении грузоперевозок за счет легального отъема флота у сторонних организаций.

Постановлением Центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров Союза ССР от 24 сентября 1926 года «О праве собственности на торговые суда, плавающие на внутренних водных путях Союза ССР, о праве постройки и эксплуатации указанных судов и о приписке их к управлениям внутренних водных путей» устанавливалось ограничение права постройки и эксплуатации торговых судов частными лицами. Частным лицам разрешалось строить и эксплуатировать суда с условием, чтобы число рабочих и служащих, обслуживающих все суда данного частного лица, не превышало 16 человек для Волжского бассейна. В отдельных случаях для Волжского бассейна с разрешения НКПС допускалась

эксплуатация частным лицом лишь одного судоходного предприятия с общим числом рабочих и служащих до 75 человек. Для других бассейнов этот показатель был ниже (до 50 человек). Государственные органы и кооперативные организации, не состоящие в ведении НКПС, имели право перевозить грузы, необходимые для производственной деятельности, на судах, которые на момент введения постановления находились в их фактическом владении независимо от размера и мощности. Все суда внутренних водных путей подлежали приписке к соответствующему управлению внутренних водных путей, за что взимался особый сбор, зависящий от мощности и размеров судна.

С этого момента началось вытеснение частных владельцев и поглощение госпароходством судоходных активов организаций, осуществляющих перевозки водным путем. В доклады, отчеты госпароходства о состоянии водного транспорта вводятся разделы «Конкуренция постороннего флота и мероприятия по борьбе с ним» [12, л. 117], «Соотношение между работой ВГРП и других организаций транспорта на путях бассейна Волги» [13, л.193], «Конкуренция: частно-владельческий флот» [15, л.35 об.].

Согласно Положению о правлениях речного транспорта непосредственной функцией правления ВГРП было ведение водной статистики, судоходный и судовый надзор, что давало Пермской конторе информационные преимущества. Не прибегая к экономическому шпионажу, Пермская контора получала сведения о деятельности всех судоходных предприятий в районе р. Камы, о составе флота, его состоянии, грузоподъемности и мощности и таким образом, имела возможность определить наиболее опасного соперника.

К основным конкурентам руководство Пермской конторы причисляло организации, которые обладали пароходами, имевшими главенствующее положение в составе флота:

– «Камметалл» – Прикамский металлургический округ Уральского областного Совета народного хозяйства, включавший семь металлургических заводов, кроме того, осуществлявший лесозаготовку;

– «Покотранс» – Пермское агентство акционерного транспортного общества потребительской кооперации;

– «Северохимтрест» – государственное объединение уральских и волжско-камских заводов основной химической промышленности «Северный химический трест».

Вероятно, Пермскую контору волновал не грузооборот сторонних организаций, а состав их флота. В Камском бассейне действовали и другие организации с большим грузооборотом (табл. 3), но половину грузоперевозок они осуществляли транспортом, арендованным у ВГРП.

Таблица 3

Организации, имевшие наибольший грузооборот в Камском бассейне в 1926 году

| Наименование организации           | Объем грузооборота, в тоннах |
|------------------------------------|------------------------------|
| «Волгокаспийлес»                   | 327223                       |
| «Камураллес»                       | 209318                       |
| «Камметалл»                        | 174114                       |
| «Рязано-Уральская железная дорога» | 92602                        |
| «Северохимтрест»                   | 51550                        |
| «Покотранс»                        | 4733                         |

Составлено по [15, л. 127–142]

В своих докладах Пермская контора пытается перенести ответственность за снижение грузооборота на конкурентов. В первую очередь на «Камметалл», который имел внушительный



флот: 3 парохода, 21 непаровое судно с грузооборотом, по нашим подсчетам, 174 114 тонн в 1926 году. Сетую на то, что «Камметал» «перевозил свою продукцию на свои заводы собственными судами» [17, л. 219 об., 221], а госпароходству передавал маловыгодные грузы, осуществлял погрузку и разгрузку в первую очередь своих судов, не всегда оплачивал простои судов госпароходства, Пермская контора предлагает правлению ВГРП «весь флот “Камметалла” взять госпароходству, так как в настоящее время момент является самым подходящим» [12, л.117].

Заведующий транспортным отделом «Камметалла», стремясь защитить интересы своего предприятия, обращается в Правление Уральского горно-металлургического треста «Уралмет», Камский районный комитет союза рабочих водного транспорта, Чермозский районный комитет ВКПб, представляет расчеты, обосновывает перспективность работы «Камметалла». Госпароходство выступает со своими контраргументами и расчетами, которые свидетельствуют о более продуктивной работе их пароходов, задействовав административный ресурс, инициирует проверку затонов «Камметалла» представителями Наркомтруда. В результате проверки были вынесены предписания с предупреждением: «При обнаружении в дальнейшем небрежного содержания судов и непринятия мер к оборудованию зимовок инспекция вынуждена поставить вопрос о передаче судов госпароходству» [13, л. 19 об.] Уральский местный комитет по перевозкам назначает комиссию по изучению работы флота «Камметалла». В итоге Прикамский металлургический округ («Камметалл») был ликвидирован согласно Постановлению СТО СССР от 8 июля 1927 года, заводы переданы Уральскому горно-металлургическому тресту «Уралмет», флот – Чермозскому заводу, а затем госпароходству.

Акционерное общество «Покотранс» владело 11 паротеплоходами и 41 баржей. Пермское агентство с 1918 до 1925 года входило в состав воднотранспортного отдела Центросоюза (Центрального союза потребительских обществ), после реорганизации которого Пермское агентство вместе с другими агентствами перешло в «Покотранс». По сведениям Пермской конторы госпароходства, агентству «Покотранс» в 1926 году принадлежало два парохода 440 индикаторных сил и три самоходных судна грузоподъемностью 2266 тонн [15, л.136]. Агентство осуществляло транспортировку грузов собственными и арендованными средствами, хранение грузов, комиссионно-торговые и ссудные операции, а также несвойственную транспортным предприятиям деятельность по добыче кварцевого песка и поставку его Лысьвенскому и Сылвенскому заводам. Но главной составной частью грузооборота являлись не водные перевозки, а местные гужевые, совершаемые наемным обозом по договору с артелью ломовых извозчиков.

Выяснив, что «Покотранс» не пользуется симпатией у местной клиентуры, Пермская контора ВГРП планировала провести кампанию по переманиванию клиентов, в которой, как оказалось впоследствии, необходимости не было. Деятельность Пермского агентства была убыточной, что вызывало недовольство в правлении «Покотранс», грозившем «решить вопрос о существовании» агентства, если не будут приняты «меры по упорядочению работы... и изжитию убыточности» [18, л.54]. Более того, из периодической печати заведующий Пермским агентством узнает, что Плановая комиссия исполнительного комитета Пермского окружного совета РКК и КД («Окрплан»), собиравшая сведения о работе транспортных организаций, в декабре 1926 года ставит перед «Уралпланом» вопрос о необходимости созыва особого совещания представителей прикамских округов с целью обсуждения вопросов водного транспорта и целесообразности существования некоторых транспортных контор. За месяц до этого в прессе появляется информация о том, что Уральский областной отдел Рабоче-крестьянской инспекции (ОблРКИ) провел обследование транспортных организаций, находящихся в г. Свердловске, и признал нецелесообразным существование Уральской конторы

«Покотранс», а потому подлежащей ликвидации. С этими выводами согласилась Областная комиссия по режиму экономии и поручила ОблРКИ «проследить за выполнением в центре принятых ею решений о ликвидации» [18, 24–24 об.].

В агентствах «Покотранс» где навигация оказалась убыточной, началась паника. Проблема рентабельности отчасти была спровоцирована Правлением Волжского госпароходства, издавшим в августе 1926 года приказ о введении новых норм времени (снижении времени) на погрузку-выгрузку судов и отмене льготных норм на выгрузку насыпных грузов, работу в ненастную погоду и праздничные дни [19, л. 124.].

К лету 1927 года волнение среди сотрудников «Покотранс» и его клиентуры достигло такого накала, что председатель правления «Покотранс» был вынужден разослать во все конторы и агентства циркулярное письмо «О распространении слухов по поводу якобы ликвидации общества», которые «распространяются неизвестными лицами и с неизвестной целью». Сейчас нетрудно представить, кто эти лица и каковы их цели. В письме правление призывало к сохранению полного спокойствия: «По проекту последней [рабочей комиссии РКИ] предполагается не ликвидация того или иного из существующих транспортно-экспедиторских предприятий, а слияние трех существующих обществ «Транспорт», «Совторгфлот» (в части транспортно-экспедиционной деятельности) и «Покотранс» в одно новое Общество» [18, л.157]. Действительно, на основании доклада Центральной инспекции транспорта и связи коллегия РКИ принимает решение, «учитывая нездоровый параллелизм в существовании транспортно-экспедиционных организаций»: обществ «Транспорт», «Совторгфлот» и «Покотранс», создать одно акционерное общество путем их слияния. Среди прочего предложено пересмотреть сеть контор на местах и ликвидировать те, работа которых нецелесообразна. Приказом от 27 сентября 1927 года агентство «Покотранс» было ликвидировано, и Пермская контора, не прилагая особых усилий, пополнила свой флот [12, л. 117; 20, л. 41, 81].

Флот «Северхимтреста», находившегося в ведении ВСНХ СССР, имевшего в своем составе, кроме прочих, Пермский сернокислотный и суперфосфатный завод, работавший на фосфоритах, которые добывались в верховьях Камы, перешел в собственность ВГРП согласно договору от 16 декабря 1927 года [21, л. 10].

Однако после присоединения к Пермской конторе транспорта организаций, ликвидированных не без участия госпароходства, проблемы обеспечения потребностей в грузоперевозках предприятий Пермского округа не закончились. В грузообороте Волжского и Камского бассейнов лесоматериалы, древесина, дрова составляли основной объем (83 % от всех перевозок), увеличивавшийся с каждым годом. Это требовало увеличения количества судов для сплава, которое Пермская контора не могла обеспечить. К началу сплава 1928 года Пермская контора могла предоставить 15 пароходов из 19, затребованных предварительными заявками. Заявки трех лесозаготовительных организаций оставались не удовлетворенными. В связи с этим на совещании лесоорганизаций Камского бассейна 22 февраля 1928 года Пермской конторе давалось поручение «срочно снестись со своим Правлением о предоставлении недостающих пароходов для удовлетворения перечисленных организаций к началу первоначального сплава» [22, л.11].

Конкуренция в сфере пассажирских перевозок была не такой острой. Пассажирский транспорт работал с перебоями. В связи с нестабильностью потока пассажиров, его периодическим увеличением транспортные средства испытывали перегрузку. Расписание движения не выдерживалось, информация о прибытии/неприбытии пароходов на пристань клиентам не сообщалась, так как отсутствовала связь между пристанями. Проблема усугублялась нехваткой подвижного состава, особенно мелкосидящих судов для судоходства выше Перми, где гарантированные глуби-

ны не обеспечивались и вследствие недостаточности глубины в засушливое время движение прекращалось. В верхнем течении р. Камы водный путь был единственным средством сообщения. Как отмечалось в докладе Пермской конторы, «особенно отчаянным является для пассажиров иногда обстоятельство, что не проходя пароход переката по осадке при наличии на борту пассажиров, приходится им высаживаться на берег и продолжать свой путь пешим порядком, пока не примет их пароход обратно, после проследования переката» [15, л. 14 об.].

Не удовлетворяло потребности пассажиров и пристанское хозяйство. На 60 пристаней в районе деятельности Пермской конторы приходилось 34 дебаркадера – плавучих причала, предназначенных для швартовки и обслуживания пассажирских и грузовых судов. Из всех дебаркадеров 29 были дореволюционной постройки, причем четыре непригодны для эксплуатации. Не располагавшие дебаркадерами пристани имели мостки, принадлежащие госпароходству и местным селениям, или просто подход к берегу. Ежегодно на капитальный ремонт ставили 10 дебаркадеров [13, л. 131; 15, л. 14, 64]. В ожидании пароходов пассажиры ютились в проходах или на бортах дебаркадеров, так как малые размеры дебаркадеров не позволяли выделить помещения для ожидания пассажиров на конечных пунктах пассажирских линий, что вызывало неудобство для погрузочно-разгрузочных работ и опасность травматизма. Теснота, отсутствие элементарных удобств, антисанитарное состояние в совокупности с другими факторами вызывали недовольство пассажиров и недоверие населения к услугам госпароходства.

Стремясь повысить конкурентоспособность услуг в сфере пассажирских перевозок, Пермская контора пыталась провести организационные мероприятия, оптимизирующие транспортные процессы:

- изменение времени отправления пароходов, составление более удобного для пассажиров расписания движения;
- введение дополнительной пассажирской линии;
- увеличение времени стоянки судов для загрузки на полную грузоподъемность;
- увеличение количества рейсов за счет уплотнения рабочего времени;
- перегруппировка пароходов по плесам.

Отчасти удержать позиции в пассажирских перевозках Пермской конторе удастся. При невозможности повысить качество услуг контора предложила снизить тариф для пассажирской линии по сравнению с пароходами почтовой линии, которые были более благоустроены.

Малая доходность, высокие затраты на ремонт и обслуживание в сфере пассажирских перевозок на большие расстояния способствовали тому, что в этой деятельности у Госпароходства соперников не было. Борьба развернулась за рентабельные пригородные и дачные перевозки с флотом кооператива «Мотовилихинский коллективный перевоз», который был обеспечен моторными лодками с малой осадкой [15, л.36]. Отсутствие таких лодок у Пермской конторы не позволяло вытеснить конкурента с выгодной транспортной линии. При следовании из Перми в пригород – Верхнюю Курью баркасы, которые использовала Пермская контора, из-за глубокой осадки не всегда могли заходить в Мотовилиху, где находился крупный машиностроительный завод. Малая вместимость двух курсирующих баркасов не удовлетворяла спроса на перевозки. Для привлечения пассажиров контора запланировала введение на пригородной линии паротеплоходов с соответствующей осадкой, пассажировместимостью и скоростью, а также паровых и непаровых судов паромного типа.

Пермской конторе приходилось конкурировать не только с судоходными организациями, но и с железнодорожным транспортом, являющимся монополией государства и имеющим низкие тарифы на перевозки. Устранить такого конкурента ни Пермской конторе, ни ВГРП

было не по силам, с ним можно было договариваться или использовать ценовой способ конкуренции. Так, Пермская контора, зная объемы производства на Березниковском содовом заводе, рассчитала свою долю в перевозке соды (всего в 7,9 %), составила калькуляцию перевозки и апеллировала к ВГРП: «...для привлечения соды на воду... необходимо установить исключительный тариф, допустив с существующим снижением до 20 %» [15, л., 22 об.].

В борьбе с соперниками госпароходство применяло различные методы и средства. Для сбора конъюнктурной информации контора предлагала установить штат, в современном понимании – создать отдел маркетинга, задачей которого было бы изучение экономического состояния района, его хозяйственного роста, предпочтений в транспортном отношении, выявление возможностей привлечения грузов [15, л., 42].

Для привлечения клиентов и максимального использования услуг госпароходства в средствах массовой информации (газетах, журналах) размещаются объявления, в которых всем предприятиям и организациям, пользующимся услугами транспорта в прямом и смешанном железнодорожно-водном сообщении, предписывается обязанность заключения договоров с госпароходством согласно постановлению Совета труда и обороны от 21 июня 1928 года<sup>1</sup>.

Резюмируя, можно сказать, что в лице Пермской конторы ВГРП использовало как ценовые (снижение тарифов, введение льгот для отдельных предприятий), так и неценовые методы ведения конкурентной борьбы (легальный мониторинг деятельности конкурентов, анализ поведения потребителей, административное давление, дискредитация конкурентов, использование средств массовой информации).

Итак, основные конкуренты повержены, и Пермская контора в докладе о работе за 1928 год отмечает: «Острой чувствительности по конкуренции на нашу работу не подмечалось» [15, л. 36], «при исполнении работы прошлой навигации, перебоев и недостатка по обеспечению потребностей перевозок как паровым, так и непаровым единицам не наблюдалось» [15, л. 11 об.]. Действительно, процент грузоперевозок сторонними организациями снизился, но до уверенной и финансово устойчивой работы госпароходства было еще далеко. В сведениях об имеющейся и потребной тяге для Пермского района на период навигации 1929 года отмечается, что кроме имеющихся паровых судов для выполнения заказов требуется дополнительно шесть судов для местных работ и 43 для транзитных перевозок [15, л. 101].

В сложившихся условиях, когда право частной собственности на суда еще не было ликвидировано, средства на приобретение судов за границей отсутствовали, технически отсталые судоремонтные мастерские с ремонтом не справлялись, а существовавшие судостроительные заводы не обеспечивали возрастающие потребности речного флота, назрела необходимость в строительстве судозаводов. Пермская контора ВГРП и Пермский окружной исполком направляют свои усилия на разработку программы судостроения в Прикамье и сооружение Пермского судостроительного завода.

Отсутствие последовательной государственной политики в отношении водного транспорта в рассматриваемый период, неоднократное переформатирование территориального устройства (объединение административно-территориальных единиц, разукрупнение, перевод части территорий из одних территориальных единиц в другие) и как следствие изменения политического курса центральной власти, а также организационных структур и форм управления транспортной отраслью (дискретная реорганизация системы органов управления транспортной отраслью, вызывавшая изменение организационных форм управления на местном уровне) не только не способствовали работе водного транспорта, но и обострили транспорт-

<sup>1</sup> См.: Звезда: газ. 4 октября четверг, № 231; Хозяйство Урала. 1928. № 10. С. 184.

ные проблемы водного хозяйства Прикамья. Восстановление Камского флота, как и водной транспортной системы СССР, завершилось лишь в первую пятилетку.

### Список литературы

1. О реализации проектов по повышению пропускной способности внутренних водных путей на среднесрочную перспективу [Электронный ресурс] / О.М. Мудрова // Сб. науч. тр. ЦНИИМФ (Центральный научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота). – URL: [http://cniimf.ru/upload/iblock/3eb/O-realizatsii-proektov\\_VVP.pdf/](http://cniimf.ru/upload/iblock/3eb/O-realizatsii-proektov_VVP.pdf/) (дата обращения: 12.11.2018).
2. Речной транспорт за 50 лет Советской власти. – М.: Транспорт, 1967. – 335 с.
3. ГАПК (Государственный архив Пермского края). Ф. р-196. Оп. 1. Д. 201.
4. Речной транспорт в директивах Коммунистической партии, законодательных актах и постановлениях Советского правительства (1918–1959 гг.). – М.: Речной транспорт, 1959. – 230 с.
5. Введенский А.П. Камское ордена Ленина речное пароходство // Водные пути, речные суда, предприятия речного флота к 100-летию со дня рождения В.И.Ленина. – М.: Транспорт, 1970. – С. 52–61.
6. Альтшуллер М.И. Пути и перспективы развития Пермского округа в системе Уральского хозяйства / Пермский окружной исполнительный комитет. – Пермь, 1929. – 124 с.
7. Альтшуллер М. Проблемы судостроения и Камский судостроительный завод на Урале // Хозяйство Урала. – 1928. – № 1. – С. 35–47.
8. Коробейников А.В. О мартирологе Волго-Камского флота //Иднакар: методы историко-культурной реконструкции: науч.-практ. журн. – 2014. – № 6 (23). – С. 168–193.
9. Лагунов П. Камский транзитный путь // Экономика: ежемес. журн. Верхнекамского, Кунгурского и Пермского окрисполкомов. – 1924. – № 5. – С. 36–38.
10. «Марианна» (Со дна Чусовой) // Звезда. – 1928. – 16 сент. – С. 5.
11. Расцветаев. Камский водный транспорт к навигации 1923 года // Экономика: ежемесячный орган Пермского губернского экономического совещания (Пермское Губэконо). – Пермь, 1923. – № 2–3. – С. 32–33.
12. ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 30.
13. ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 134.
14. Пермский округ Уральской области III Окружному Съезду Советов Р. К. и Кр. Деп.: отчет Окружного Исполнительного Комитета II созыва и обзор округа. – Пермь, 1927. – 270 с.
15. ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 140.
16. ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 219.
17. ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 144.
18. ГАПК. Ф. р-62. Оп. 1. Д. 34
19. ГАПК. Ф. р-62. Оп. 1. Д. 37
20. ГАПК. Ф. р-62. Оп. 1. Д. 19.
21. ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 135.
22. ГАПК. Ф. р-196. Оп. 1. Д. 33.

### References

1. Mudrova O.M. O realizatsii proyektov po povysheniyu propusknoy sposobnosti vnutrennikh vodnykh putey na srednesrochnuyu perspektivu [On the implementation of projects to improve the capacity of inland waterways in the medium term]. *Tsentral'nyy nauchno-issledovatel'skiy i proyektno-konstruktorskiy institut morskogo flota*, available at: [http://cniimf.ru/upload/iblock/3eb/O-realizatsii-proektov\\_VVP.pdf/](http://cniimf.ru/upload/iblock/3eb/O-realizatsii-proektov_VVP.pdf/) (accessed 12 October 2018).
2. Rechnoy transport za 50 let Sovetskoy vlasti [River transport for 50 years of Soviet power]. Moscow, Transport, 1967, 335 p.

3. GAPK (State archive of the Perm region), f. r-196, op. 1, d. 201.
4. Rechnoy transport v direktivakh Kommunisticheskoy partii, zakonodatel'nykh aktakh i postanovleniyakh Sovetskogo Pravitel'stva (1918–1959 gg.) [River transport in the directives of the Communist Party, legislative acts and decisions of the Soviet Government (1918-1959)]. Moscow, Rechnoy transport, 230 p.
5. Vvedenskiy A.P. Kamskoye ordena Lenina rechnoye parokhodstvo [Kama Order of Lenin River Shipping]. *Vodnyye puti, rechnyye suda, predpriyatiya rechnogo flota k 100-letiyu so dnya rozhdeniya V.I.Lenina*. Moscow, Transport, 1970, pp. 52-61.
6. Al'tshuller M.I. Puti i perspektivy razvitiya Permskogo okruga v sisteme Ural'skogo khozyaystva. [ Ways and prospects of development of the Perm district in the system of the Ural economy]. Perm, Permskiy okruzhnoy ispolkom, 1929, 124 p.
7. Al'tshuller M. Problemy sudostroyeniya i Kamskiy sudostroitel'nyy zavod na Urale [Problems of shipbuilding and Kama shipyard in the Urals]. *Khozyaystvo Urala*, 1928, no. 1, pp. 35-47.
8. Korobeynikov A.V. O martirologe Volgo-Kamskogo flota [About the martyrology of the Volga-Kama fleet]. *Idnakar: metody istoriko-kul'turnoy rekonstruktsii: nauchno-prakticheskiy zhurnal*, 2014, no. 6 (23), pp.168-193.
9. Lagunov P. Kamskiy tranzitnyy put [Kama transit route]. *Ekonomika: Yezhemesyachnyy zhurnal Verkhnekamskogo, Kungurskogo i Permskogo Okrispolkomov*, 1924, no. 5, pp.36-38.
10. "Marianna". (So dna Chusovoy) [Marianne. (From the bottom of Chusovaya)], *Zvezda*, 1928, 16 September, p. 5.
11. Rastsvetayev. Kamskiy vodnyy transport k navigatsii 1923 goda [Kama water transport to navigation in 1923]. *Ekonomika: yezhemesyachnyy organ Permskogo Gubernskogo Ekonomicheskogo Soveshchaniya*, Perm, Permskoye Gubekoso, 1923, no. 2-3, pp. 32-33.
12. GAPK, f. r-196, op. 1, d, 30.
13. GAPK, f. r-196, op. 1, d, 134.
14. Permskiy okrug Ural'skoy oblasti III Okruzhnomu S"yezdu Sovetov R. K. i Kr. Dep.: otchet Okruzhnogo Ispolnitel'nogo Komiteta II sozyva i obzor okruga [ Perm district of the Ural region III district congress of workers, peasants and Red Army deputies: report of the District Executive Committee of the II convocation and review of the district]. Perm, 1927, 270 p.
15. GAPK, f. r-196, op.1, d. 140.
16. GAPK, f. r-196, op. 1, d. 219.
17. GAPK, f. r-196, op. 1, d. 144.
18. GAPK, f. r-62, op. 1, d. 34.
19. GAPK, f. r-62, op. 1, d. 37.
20. GAPK, f. r-62, op. 1, d. 19.
21. GAPK, f. r-196, op. 1, d. 135.
22. GAPK, f. r-196, op. 1, d. 33.