

Список литературы

1. Абдурахимова, Н. А. Колониальная система власти в Туркестане. Вторая половина XIX – начало XX вв. / Н. А. Абдурахимова. – Ташкент, 1994.
2. Восстание 1916 г. в Средней Азии / под ред. П. Г. Галузо. – Ташкент, 1932.
3. Камалов, С. Торткул – Қарақалпақ станнын бириншипай тахты / С. Камалов, А. Кошанов, Г. Хожиев. – Нокис : Каракалпакстан, 1993.
4. Отегенов, Х. Воспоминания и архивные документы по истории восстания в Амударьинском отделе 1916 г. / Х. Отегенов // Марказий Осиё тарихи: манбашунослик ва тарихнавислик изланишлари. – Тошкент, 2013. – Т. 5.
5. Садыков, Х. Ж. Колониальная политика царизма в Туркестане и борьба за национальную независимость в начале XX века / Х. Ж. Садыков. – Ташкент, 1994.
6. Тореев, А. XIX асирдинакыры – XX асирдинбасында каракалпак улкесиндедий ханлар хэрекетети / А. Тореев. – Нокис : Каракалпакстан, 1991.
7. Центральный государственный архив Республики Узбекистан. – Ф. И-1, оп. 31, д. 1104.

References

1. Abdurakhimova N. A. *Kolonialnaya sistema vlasti v Turkestane. Vtoraya polovina XIX – nachalo XX vv.* [The colonial system of power in Turkestan. The second half of XIX – early XX centuries]. Tashkent, 1994.
2. *Vosstanie 1916 g. v Sredney Azii* [Uprising of 1916 in Central Asia]. Ed. by P. G. Galuzo. Tashkent, 1932.
3. Kamalov S., Koshchanov A., Khozhiev G. Torkkul – Karakalpak stannyn birinshipay takhty [Torkköl – Qaraqalpaq stannyn one of the best]. Nokis, Karakalpakstan Publ. House, 1993.
4. Otegenov Kh. *Vospominaniya i arkhivnye dokumenty po istorii vosstaniya v Amudarinskome otdele 1916 g.* [Memoirs and archival documents on the history of the uprising in the Amudarya department in 1916]. *Markaziy Osiye tarikhi: manbashunoslik va tarikhnavislik izlanishlari* [History of Central Asia: Source Studies and Historiography]. Tashkent, 2013, vol. 5.
5. Sadykov Kh. Zh. *Kolonialnaya politika tsarizma v Turkestane i borba za natsionalnuyu nezavisimost v nachale XX veka* [The colonial policy of tsarism in Turkestan and the struggle for national independence in the early twentieth century]. Tashkent, 1994.
6. Toreev A. *XIX asirdinakyry – XX asirdinbasynda karakalpak ulkesindediy khanlar khareketi* [Khanlar hero of the Karakalpak massacre in Asirun of the XIX–XX centuries]. Nokis, Karakalpakstan Publ. House, 1991.
7. Central State Archive of the Republic of Uzbekistan, found I-1, inventory 31, case 1104.

DOI 10.21672/1818-510X-2019-59-2-036-042

**РЕОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА СССР
ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 1930-х гг.
(НА ПРИМЕРЕ ВОЛЖСКИХ РЕЧНЫХ ПАРОХОДСТВ)**

Гоманенко Олеся Александровна, кандидат исторических наук, доцент
Волгоградский государственный университет
Российская Федерация, 400062, г. Волгоград, пр-т Университетский, 100
E-mail: gomanenko.olesya@mail.ru, gomanenko@volsu.ru

В 1930-е гг. водный транспорт СССР играл важную роль в народном хозяйстве вследствие низкой себестоимости грузоперевозок. На волжскую коммуникацию приходилась треть всех речных перевозок в стране. Цель нашей статьи – выявить сущность организации работы волжского речного транспорта во второй половине 1930-х гг. В работе ставится задача определить, как осуществлялась деятельность трёх волжских пароходств в условиях реорганизации всей системы управления водным транспортом. Статья основывается преимущественно на архивных источниках. Установлено, что волжский водный транспорт, как и всей страны, постоянно ощущал экономические, технические и организационные трудности, что мешало наращиванию объёмов перевозок. Модернизация речного хозяйства происходила крайне медленно, а материально-техническая база была уже изношена. Проводимые в 1930-е гг. мероприятия в системе управления водным транспортом, как и в целом по остальным отраслям народного хозяйства СССР, были нацелены на улучшение работы речного флота, в том числе Волги, и увеличение объёмов перевозок. Однако добиться таких результатов только с помощью административного рычага невозможно. Необходимы были капитальные инвестиции в развитие речной инфраструктуры, чего не было сделано. Поэтому к началу Второй мировой войны водный транспорт Волги уже испытывал серьёзные материальные и технические проблемы.

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

REORGANIZATION OF THE USSR INLAND WATER TRANSPORT
IN THE SECOND HALF OF THE 1930s
(THE CASE OF THE VOLGA STEAMSHIP LINES)

Gomanenko Olesya A., Ph. D. (History), Associate Professor
Volgograd State University
100 Universitetsky Ave., Volgograd, 400062, Russian Federation
E-mail: gomanenko.olesya@mail.ru, gomanenko@volsu.ru

In the 1930s the Volga Steamship Lines accounted for over 30 % of the total river cargo and passenger transportation in the country. It was of much importance for the national economy. At the same time the Volga river transport suffered considerable drawbacks. Apart from financial and technical impediments due to the inadequate material resources, the river transport suffered managerial and organizational difficulties as well. All the difficulties affected the Volga transport infrastructure on the whole. The goal of the paper is to reveal the principles of organization of the Volga river transport in the second half of the 1930s. The task of the paper is to describe operations of the three Volga Steamship Lines under conditions of the reorganization of the entire system of the water transport management. Also the task is to describe the ways to improve the inland water transport operations and to increase the amount of transportation. The paper concludes that the reorganization of the Volga river transportation in the mid-1930s caused troubles in river transportation operations. Modernization went on very slowly. The measures that were taken in the late 1930s to improve the system of the river transport administration and to raise the amount of transportation failed. It was impossible to reach the goal by administrative measures only. Capital investments in the infrastructure were needed but they lacked. Thus, before the Great Patriotic War the material and technical base of the Volga river transport infrastructure was inadequate.

Keywords: the Volga, river transport, national economy, reorganization, transportation, navigation, management

В 1930-е гг. около 30 % всех речных перевозок в СССР осуществлялась волжским водным транспортом. Одними из самых дешёвых по себестоимости были грузоперевозки по реке, поэтому речной транспорт имел важное значение в экономике страны. В 1934 г. происходила реорганизация речного флота СССР. В Народном комиссариате водного транспорта (НКВТ) было образовано четыре центральных производственно-территориальных управления речного транспорта (ЦУРТ). В это время было создано три волжских пароходства (Верхневолжское, Средневолжское, Нижневолжское). Эти пароходства (помимо ещё трёх) вошли в состав Волжско-Камского ЦУРТ (ВКЦУРТ), которое выполняло значительную часть работы, чем остальные ЦУРТ.

Самым крупным из волжских пароходств по объёмам грузоперевозок было Верхневолжское речное пароходство (ВВРП). Нижневолжское речное пароходство (НВРП) являлось вторым по величине перевозимых грузов. На долю Средневолжского речного пароходства (СВРП), занимавшего промежуточное территориальное положение, приходилось наименьшее количество перевозок. Первые три года работы волжских пароходств показали несоответствие принципу поперечного деления Волги. Производственно-территориальное деление вызывало большие затруднения в планировании и работе волжского речного флота. В результате не удавалось разграничить контроль над перевозками на каждом участке реки [3, с. 176].

Управления волжских пароходств действовали несогласованно между собой, что отрицательно отражалось на разрешении острых вопросов по эксплуатации флота в границах смежных пароходств. Особенно это проявилось во взаимоотношениях НВРП и СВРП, например, при перевозке соли. Большинство судов при такой работе оседало в границах Средней Волги [19, л. 48об.]. Во многом это было связано со слабой материальной базой речного флота. Инвестиций в его реконструкцию вкладывалось очень мало по сравнению с железнодорожным транспортом, хотя именно на ВКЦУРТ в 1934 г. пришлось более 60 % капиталовложений от всех речных управлений [18, л. 19].

В 1933–1937 гг. в речных перевозках, в том числе транспортируемых по Волге, увеличилась доля транспортируемого хлеба, леса и промышленных грузов. Однако за этот период уменьшилась доля нефти из-за нехватки нефтеналивного тоннажа, а также простоев и сокращения дальности перевозок нефтепродуктов.

С планом навигации 1934 г. ВКЦУРТ не справилось [18, л. 22]. В 1935 г. речной флот СССР, в том числе волжские пароходства, впервые за прошлые годы перевыполнил план грузоперевозок на 11 % (что составило 123 % от 1934 г.) [20, л. 1]. Показатели пассажирского сообщения, как по волжскому флоту, так и по всей стране, фактически остались на одном уровне за обе навигации [4, с. 545–546].

В 1936 г. показатели 1935 г. по грузовым перевозкам превысил только верхневолжский речной флот. Остальные пароходства не достигли уровня предыдущей навигации. В пассажирском сообщении, наоборот, водный транспорт Нижней и Средней Волги увеличил перевозку пассажиров. В свою очередь ВВРП не достигло показателя 1935 г. При этом НВРП, являвшееся лидером, более чем на треть превысило результаты прошлого года [11, л. 5–7, 120].

В следующую навигацию 1937 г. Нижневолжское пароходство ещё больше увеличило объёмы пассажироперевозок (10312,4 тыс. чел.). ВВРП также удалось повысить уровень пассажирских перевозок (5395,7 тыс. чел.). СВРП, напротив, немного сократило отправку пассажиров (2989,4 тыс. чел.; см. табл. 1) [12, л. 19].

Таблица 1

**Итоги работы ВВРП, СВРП и НВРП по перевозкам грузов
и пассажиров за 1937 г. [12, л. 19, 50–55; 17, л. 2–6]**

Показатель	ВВРП	СВРП	НВРП	Всего по ВВРП, СВРП, НВРП	Всего по СССР	Доля ВВРП, СВРП, НВРП по СССР (%)
Грузы, т	9742158	5788977	9376079	24907214	76226944	32,7
Пассажиры, чел.	5395730	2989375	10312388	18697493	63198740	29,6

Все волжские пароходства в 1937 г. перевезли грузов больше, чем в предыдущий год, при этом на долю волжских пароходств пришлось более 30 % (24907,2 тыс. т) всех грузоперевозок по НКВТ СССР (табл. 1). Пассажироперевозки волжским флотом (18697,5 тыс. чел.) также составили почти треть от перевозок по стране.

Для значительного увеличения перевозок требовалась мощная модернизация подвижного состава, путей, портового и пристанского хозяйства. Развитие берегового хозяйства по сравнению с флотом протекало ещё медленнее. Суда были в основном деревянными, преимущественно дореволюционной постройки. Причалам волжских пароходств не хватало механизации. Устаревшее и маломощное оборудование не позволяло активно наращивать объёмы перевозок. Реконструкция речного транспорта на Волге и по стране в целом проходила очень медленно. Капиталовложений явно было недостаточно [1, с. 212–214]. В таких условиях улучшить работу речного флота можно было с помощью усиления административного ресурса. Также как и в остальных отраслях экономики страны, во второй половине 1930-х гг. происходило разукрупнение систем управления ими. В феврале 1937 г. была осуществлена реорганизация руководства водным транспортом. В системе НКВТ было создано Центральное управление речных путей с бассейновыми управлениями пути [8, с. 161]. Ранее путевые хозяйства входили в состав непосредственно пароходств. Помимо этого, пароходства Верхней, Средней и Нижней Волги стали относиться к Московско-Волжско-Камскому центральному управлению речного флота (МВКЦУРФ).

С ноября 1937 г. стали действовать правила технической эксплуатации речного флота. В соответствии с постановлением СНК СССР в марте 1938 г. «О работе водного транспорта» необходимо было улучшить работу флота. В апреле 1939 г. Наркомат водного транспорта был разделён на комиссариаты речного и морского флота [8, с. 165, 170]. Наркомат речного флота (НКРФ) возглавил З. А. Шашков.

В 1939 г. речной транспорт сильно отставал от железнодорожного и в работе, и в своём развитии. Если грузооборот железнодорожного транспорта к 1940 г. возрос в 36 раз, то водного – только в 11,6 раз [2, с. 99]. В три раза уменьшился удельный вес речного флота в общей работе транспортной системы СССР. Капиталовложения в водный транспорт были совершенно недостаточными.

Таблица 2

**Сводные данные по выполнению плана капиталовложений НКРФ
и ввода в действие в территориальном разрезе за 1939 г., тыс. руб. [15, л. 25–28]**

Области	План 1939 г. по сметной стоимости	Выполнено в 1939 г.			Введено в действие в 1939 г. по фактической стоимости
		по плановым капвложениям		всего капвло- жений, вклю- чая внепла- новые по факт. стоим.	
		по сметной стоимости	по фактиче- ской стоимо- сти		
Горьковская	20126	18020	18822	20309	28416
Ивановская	575	500	562	735	667
Куйбышевская	3720	3695	3717	4224	2575
Саратовская	2858	2502	2492	2573	1051
Сталинградская	13962	11674	12067	13605	11476
Ярославская	2424	2123	2347	2470	1834
Башкирская АССР	2199	1670	1899	2288	6297
Татарская АССР	1751	1492	1551	1803	1505
Итого по РСФСР	231599	195201	201621	219189	246357
Всего по СССР	283621	233516	241381	262510	294879

Самые весомые капвложения по объектам НКРФ были в Горьковской области (более чем в два раза выше, чем по Сталинградской; табл. 2). Это было связано со строительством Горьковского порта и его грузовых причалов. Поэтому сметная стоимость работ почти на 40 % превышала плановую. При этом около 18 % всех капиталовложений по НКРФ СССР приходилось на поволжские регионы.

Не только недостаток финансирования речного транспорта сказывался на темпах перевозок. Необходимо было усовершенствовать диспетчерскую систему и организовать более эффективное руководство движением флота, в том числе по графику. В 1930-е гг. была осуществлена паспортизация деятельности флота. Нормирование работы судов стало научно обоснованным [10, с. 75, 78].

В 1930-е гг. увеличение перевозок по Нижней Волге шло за счёт нефти, угля и соли. Каменный уголь доставлялся до Сталинграда по железной дороге из Донбасса. Далее происходила его перевалка на реку [6, л. 1об., 4–4об., 6]. В 1938 г. было создано самостоятельное нефтеналивное пароходство «Волготанкер» (с Управлением в г. Астрахани). В связи с этим доля нефтегрузов по НВРП стала составлять совсем малую часть.

С 1939 г. по Волге на перевозках нефти и других грузов внедрялась маршрутная система. Подвижные составы формировались по видам грузов и по осадке судов для бесперевалочного движения вплоть до пункта прибытия. Эти меры позволяли увеличить производительность флота, снизить простои и себестоимость перевозок [9, с. 153].

В конце 1930-х гг. в целом происходило уменьшение объёма перевозок сухогрузов. Хотя наблюдался рост отдельных грузов (нефтепродукты, лес и дрова, минеральные строительные материалы, соль, хлеб). В соответствии с третьим пятилетним планом предусматривалось дальнейшее повышение удельного веса речного флота в перевозках этих грузов. Кроме того, планировалось увеличить на треть пассажирооборот и на половину – грузооборот. Для этого необходимо было улучшить техническое состояние всей речной инфраструктуры за счёт расширения строительства судоремонтной базы [8, с. 169–170].

В течение второй половины 1930-х гг. проводилась работа по привлечению новых грузов на реку, которые транспортировались по железной дороге вдоль Волги [5, с. 89]. Так, по Волге стала осуществляться перевозка сульфатов из Каспийского моря. Кроме того, с верховьев Камы и Волги начал поступать лес в судах для отправки его на Донбасс и Закавказье [7, л. 39об., 42об.]. Перевозка хлопка Средней Азии и Закавказья стала происходить через Астраханский порт. В 1937 г. возросли поставки хлеба. Зерно доставляли по железной дороге в Сталинград и переваливали его на реку. Ещё одним важным грузом была рыба. [6, л. 1об., 5, 6].

К концу 1930-х гг. на Волге работали несколько главных крупных портов и пристаней. На Нижней Волге – Сталинградский порт. Крупнейшей пристанью в самом низовье реки являлась Астрахань. На Средней Волге главным портом был Куйбышев, а также пристань Саратов.

Главным портом Верхневолжского пароходства являлся Горький. Все волжские порты имели прямое водное сообщение с Москвой и Ленинградом. Длина транзитной волжской линии от Горького до Астрахани составляла около 2250 км [7, л. 3].

В целом с момента организации ВВРП, СВРП и НВРП в 1934 г. и до начала Второй мировой войны волжский водный транспорт увеличил грузо- и пассажироперевозку. Так, пассажирское сообщение по Нижней Волге каждый год постепенно возрастало и в 1938 г. увеличилось более чем на 30 % по сравнению с навигацией 1937 г. [13, л. 56]. С 1934 по 1940 г. Нижневолжское пароходство перевезло в 1,6 раз больше грузов и в два раза больше пассажиров.

Средневолжское пароходство с его крупнейшим пунктом в Куйбышеве в 1939 г. по пассажирскому сообщению (3087,0 тыс. чел.) осталось на уровне 1938 г., а по перевозкам грузов (4927,0 тыс. т) на 9 % увеличило прошлогодние показатели. Однако с навигационным планом 1939 г. СВРП не справилось. Недовыполнение плана пассажиро- и грузоперевозок по СВРП в 1939 г. произошло из-за несвоевременного выхода судов в эксплуатацию с зимнего судоремонта, простоев тоннажа, повторного ремонта тяги, невыполнения регулировочных приказов НКРФ по обмену флотом между пароходствами. К тому же пассажирские суда СВРП весной переключались на работы на Каму, а осенью – на спецрейсы по вывозу хлеба и буксировке непаровых судов [16, л. 4–6].

В 1939 г. снизились темпы грузоперевозок во всех волжских пароходствах. Сильное падение показателей по НВРП было связано с организацией «Волготанкера» и передачей ему нефтеперевозок. ВВРП отправило 9114,8 тыс. т грузов, СВРП – 4927,1 тыс. т, НВРП – 3237,6 тыс. т сухогрузов. На волжские пароходства пришлось около половины (17279,4 тыс. т) всех перевозок по Московско-Волжско-Камскому центральному управлению речного флота (39678,2 тыс. т) [14, л. 3–8, 20–24, 25–29, 56–61].

Однако уже с навигации 1940 г. наблюдалось снижение темпов перевозок. Это происходило не только по волжским пароходствам, но и по всей стране. Накануне Великой Отечественной войны модернизация речного транспорта совсем замедлилась. Для более успешного проведения навигации организовывались социалистические соревнования как между судами, пристанями, портами, так и в целом между пароходствами. Кроме того, ещё с 1938 г. водный транспорт переходил на хозяйственный расчёт.

В навигацию 1940 г. грузоперевозки по Волге сократились. ВВРП перевезло 8643,4 тыс. т, что почти в два раза больше, чем по СВРП (4842,8 тыс. т). Перевозка сухогрузов по НВРП составила 2782,2 тыс. т. В пассажирском сообщении по-прежнему лидировало Нижневолжское пароходство, которое перевезло 10454,0 тыс. человек – в два раза больше, чем СВРП и на 7 % выше показателей ВВРП (табл. 3).

Таблица 3

Итоги работы ВВРП, СВРП и НВРП по перевозкам грузов и пассажиров за 1940 г.
[21, л. 58–71, 125–125об., 128–128об.; 22, л. 163–165]

Показатель	ВВРП	СВРП	НВРП	Всего по ВВРП, СВРП, НВРП
Грузы, т	8643388	4842768	2782203	16268359
Пассажиры, чел.	9718842	4220942	10454006	24393790

Причиной снижения темпов перевозок было крайнее устаревание подвижного состава. Это, в свою очередь, провоцировало аварии и повторный ремонт судов. Слабая механизация портово-пристанского хозяйства и простои также влияли на объёмы грузоперевозок. Помимо этого из-за задержки открытия навигации 1940 г. и раннего закрытия сократилась длительность навигации, что уменьшило потенциальный объём перевозок.

Таким образом, во второй половине 1930-х гг. модернизация речного флота, в том числе Волги, осуществлялась крайне медленно. Это отражалось на темпах перевозок пассажиров и грузов. Проводимые мероприятия в системе управления водным транспортом были нацелены на улучшение работы речного флота, в том числе Волги. Однако оказалось невозможным добиться увеличения объёмов перевозок только с помощью административного рычага. Необходимы были капитальные инвестиции в развитие речной инфраструктуры, чего не было сделано в полной мере.

Список литературы

1. Амосин, М. Д. Речной транспорт в период завершения социалистической реконструкции народного хозяйства СССР (1933–1937 годы) / М. Д. Амосин. – Москва : Речной транспорт, 1963. – 238 с.
2. Вознесенский, Н. А. Военная экономика СССР в период Отечественной войны / Н. А. Вознесенский. – Москва : Госполитиздат, 1948. – 192 с.
3. Гоманенко, О. А. Организационно-хозяйственное укрепление речного флота СССР: тенденция второй пятилетки (на примере волжского водного транспорта) / О. А. Гоманенко // Научный диалог. – 2017. – № 5. – С. 175–185.
4. Гоманенко, О. А. Экономический эффект реорганизации речного транспорта на Волге в 1934–1936 годы / О. А. Гоманенко // Известия Саратовского университета. Новая серия. Сер. История. Международные отношения. – 2017. – Т. 17, вып. 4. – С. 543–547.
5. Гоманенко, О. А. Эффективность работы предприятий нижеволжского водного транспорта накануне Второй мировой войны / О. А. Гоманенко, С. Г. Сидоров // Вестник Волгоградского государственного университета. Сер. 4. История. Регионоведение. Международные отношения. – 2014. – № 2 (26). – С. 88–95.
6. Государственный архив Астраханской области. – Ф. 2345, оп. 1. – Д. 232.
7. Государственный архив Волгоградской области. – Ф. 557, оп. 19. – Д. 1.
8. Речной транспорт в директивах. Речной транспорт в директивах коммунистической партии, законодательных актах и постановлениях Советского правительства (1918–1959). – Москва : Речной транспорт, 1959. – 230 с.
9. Речной транспорт за 50 лет советской власти. – Москва : Транспорт, 1967. – 336 с.
10. Речной транспорт СССР. 1917–1957. – Москва : Речной транспорт, 1957. – 473 с.
11. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). – Ф. 1562, оп. 11. – Д. 97.
12. РГАЭ. – Ф. 1562, оп. 11. – Д. 230.
13. РГАЭ. – Ф. 1562, оп. 11. – Д. 681.
14. РГАЭ. – Ф. 1562, оп. 11. – Д. 682.
15. РГАЭ. – Ф. 1562, оп. 11. – Д. 687.
16. РГАЭ. – Ф. 1562, оп. 11. – Д. 727.
17. РГАЭ. – Ф. 4372, оп. 35. – Д. 573.
18. РГАЭ. – Ф. 7458, оп. 1. – Д. 1606.
19. РГАЭ. – Ф. 7458, оп. 1. – Д. 1653.
20. РГАЭ. – Ф. 7458, оп. 1. – Д. 1852.
21. РГАЭ. – Ф. 9469, оп. 2. – Д. 6.
22. РГАЭ. – Ф. 9469, оп. 2. – Д. 8.

References

1. Amusin M. D. *Rechnoy transport v period zaversheniya sotsialisticheskoy rekonstruktsii narodnogo khozyaystva SSSR (1933–1937 gody)* [River transport during the completion of the socialist reconstruction of the national economy of the USSR (1933–1937)]. Moscow, Rechnoy transport Publ. House, 1963, 238 p.
2. Voznesenskiy N. A. *Voennaya ekonomika SSSR v period Otechestvennoy voyny* [The military economy of the USSR during Patriotic war]. Moscow, Gospolitizdat Publ. House, 1948, 192 p.
3. Gomanenko O. A. Organizatsionno-khozyaystvennoe ukreplenie rechnogo flota SSSR: tendentsiya vtoroy pyatiletki (na primere volzhskogo vodnogo transporta) [Organizational and economic strengthening of the USSR River fleet: trend of the second five-years plan (by example of the Volga water transport)]. *Nauchnyy dialog* [Scientific Dialogue], 2017, no. 5, pp. 175–185.
4. Gomanenko O. A. Ekonomicheskiy effekt reorganizatsii rechnogo transporta na Volge v 1934–1936 gody [Economic effect of the river transport reorganization on the Volga in 1934–1936]. *Izvestiya Saratovskogo universiteta. Novaya seriya. Seriya "Istoriya. Mezhdunarodnye otnosheniya"* [Izvestiya of Saratov University. New series. Series "History. International relationships"], 2017, vol. 17, issue 4, pp. 543–547.
5. Gomanenko O. A., Sidorov S. G. Effektivnost raboty predpriyatiy nizhnevolzhskogo vodnogo transporta nakanune Vtoroy mirovoy voyny [The effectiveness of enterprises of the Lower Volga water transport on the eve of World War II]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4 "Istoriya. Regionovedeniye. Mezhdunarodnyye otnosheniya"* [Science Journal of Volgograd State University. Series 4 "History. Area Studies. International Relations"], 2014, no. 2 (26), pp. 88–95.
6. *State Archive of the Astrakhan Region*, fund 2345, inventory 1, case 232.
7. *State Archive of the Volgograd Region*, fund 557, inventory 19, case 1.
8. *Rechnoy transport v direktivakh kommunisticheskoy partii, zakonodatelnykh aktakh i postanovleniyakh Sovetskogo pravitelstva (1918–1959)* [River transport in the directives of the Communist party, legislative acts and resolutions of the Soviet government (1918–1959)]. Moscow, Rechnoy transport Publ. House, 1959, 230 p.

9. *Rechnoy transport za 50 let Sovetskoj vlasti* [River transport for 50 years of Soviet power]. Moscow, Transport Publ. House, 1967, 336 p.

10. *Rechnoy transport SSSR. 1917–1957* [River transport of the USSR. 1917–1957]. Moscow, Rechnoy transport Publ. House, 1957, 473 p.

11. *Russian State Archive of Economy*, fund 1562, inventory 11, case 97.

12. *Russian State Archive of Economy*, fund 1562, inventory 11, case 230.

13. *Russian State Archive of Economy*, fund 1562, inventory 11, case 681.

14. *Russian State Archive of Economy*, fund 1562, inventory 11, case 682.

15. *Russian State Archive of Economy*, fund 1562, inventory 11, case 687.

16. *Russian State Archive of Economy*, fund 1562, inventory 11, case 727.

17. *Russian State Archive of Economy*, fund 4372, inventory 35, case 573.

18. *Russian State Archive of Economy*, fund 7458, inventory 1, case 1606.

19. *Russian State Archive of Economy*, fund 7458, inventory 1, case 1653.

20. *Russian State Archive of Economy*, fund 7458, inventory 1, case 1852.

21. *Russian State Archive of Economy*, fund 9469, inventory 2, case 6.

22. *Russian State Archive of Economy*, fund 9469, inventory 2, case 8.

DOI 10.21672/1818-510X-2019-59-2-042-047

О НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМАХ СОВЕТСКО-МОНГОЛЬСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Джагаева Ольга Александровна, доктор исторических наук, профессор
Калмыцкий государственный университет им. Б. Б. Городовикова
Российская Федерация, 358000, г. Элиста, ул. Пушкина, 11
E-mail: jogaeva@mail.ru

В работе ставится цель проанализировать исторический опыт российско-монгольских отношений, сложившихся на основе давних традиций тесного общения, взаимодействия культур, военной и политической взаимопомощи, обоюдного стремления выработать оптимальную модель сотрудничества. Значение и актуальность этого опыта не теряет своей актуальности в настоящее время, когда Россия и Монголия решают схожие задачи по развитию рыночной экономики в новых внутренних и международных условиях. Выделены как положительные, так и отрицательные моменты советско-монгольских взаимоотношений, проанализирован спектр возникавших проблем. Советско-монгольские политические, торгово-экономические и культурные связи для Монголии являлись гарантией безопасного существования, сохранения государственного суверенитета и одним из главных факторов развития и прогресса; для СССР это сотрудничество обеспечивало безопасность и спокойствие государственной границы. Отмечается особая значимость торговли. СССР осуществлял экспорт промышленного оборудования, машин, механизмов, энергетических ресурсов, особую статью монгольского импорта составляли нефтепродукты и смазочные масла. Эти товары были необходимы Монголии для проведения политики индустриализации, освоения целинных земель и развития земледелия.

Ключевые слова: СССР, Монгольская Народная Республика, советско-монгольские взаимоотношения, международные контакты, внешняя политика, экономика, торговля

ABOUT SOME PROBLEMS OF SOVIET-MONGOLIAN COOPERATION

Dzhagaeva Olga A., D. Sc. (History), Professor
Kalmyk State University named after B. B. Gorodovikov
11 Pushkina St., Elista, 358000, Russian Federation
E-mail: jogaeva@mail.ru

The aim of the work is to analyze the historical experience of Russian-Mongolian relations that have developed on the basis of long traditions of close communication, interaction of cultures, military and political mutual assistance, and a mutual desire to develop an optimal model of cooperation. The significance and relevance of this experience does not lose its relevance at the present time, when Russia and Mongolia are solving similar problems of developing a market economy in new domestic and international conditions. Both positive and negative aspects of the Soviet-Mongolian relationship are identified, the range of problems encountered is analyzed. Soviet-Mongolian political, trade, economic and cultural ties for Mongolia were a guarantee of safe existence, the preservation of state sovereignty and one of the main factors of development and progress; for the USSR, this cooperation ensured the security and tranquility of the state border. In this article marked the special