



СЫКТЫВКАРСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ ПИТИРИМА СОРОКИНА

ВЗАИМООТНОШЕНИЯ ОБЛИСПОЛКОМА КОМИ АВТОНОМНОЙ ОБЛАСТИ И СЕВЕРНОГО РЕЧНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ПАРОХОДСТВА

Докладчик
Дунаев Дмитрий Борисович

Аспирант СГУ имени Питирима Сорочкина

События 1917 года и гражданская война привели к многочисленным человеческим жертвам и уничтожению средств производства. Водный транспорт Коми края находился к кризисе. Облисполкому Коми АО, как высшему органу власти в перерывах между съездами советов, предстояло решить многочисленные вопросы.

- восстановить мирную жизнь
- восстановить разрушенную экономику
- наладить транспортные коммуникации

Особая роль в этих планах отводилась развитию водного транспорта, так как в регионе существует большое количество рек и именно водный транспорт был до революции наиболее развит, поэтому база для развития уже имелась. Для успешной реализации намеченных планов нужно было создать систему управления, наладить взаимоотношения с речным пароходством.

Управление Северного речного государственного пароходства
(г. Архангельск)



Агентства СРГП

Осуществляют:

- погрузо-разгрузочные работы;
- хранение и переправку грузов;
- страхование товара;
- исполнение приказов управления;
- исполнение распоряжений облисполкома Коми АО.

Был выделен спектр вопросов, которые были основными в повестке взаимоотношений между облисполкомом и СРГП:

- режим навигации на реках Коми;
- поставки хлеба;
- движение речного транспорта по рекам;
- ценовая политика СРГП;
- увеличение количества водных маршрутов;
- развитие перспективных направлений, в том числе Печорского.

В письме, которое было направлено управлению СРГП от облисполкома в 1924 году, отмечалось что важнейшей задачей пароходства является доставка хлеба в Коми АО

Позднее открытие навигации на Сысоле в 1925 году привело к тому, что значительная часть товаров не успела поступить в населенные пункты, произошло затоваривание складов и скопление людей на пристани.

«В селе Руж установлена пристань для остановки пароходов, но таковые останавливаются не всегда, несмотря на то, что на пристани ожидали пассажиры»

Плавсостав пароходов зачастую был не осведомлён об изменениях в маршруте. Вместо официальных документов большое количество вопросов решалось в частном порядке при помощи записок и различных обращений.

Пароходство нередко сталкивалось с мелководьем: порой из-за падения уровня воды оказывались недоступными поселения, которые находились на мелководных реках. Необходимо было проводить дноуглубительные работы, что было проблематичным ввиду нехватки средств

С 1924 года СРГП начало процесс перехода к самоокупаемости. Это привело к росту цен на билеты.



Повышение себестоимости товаров.



Снижение конкурентоспособности товаров, производимых на Печоре

Выводы

Таким образом, в области речного судоходства взаимоотношения между облисполкомом и Северным речным государственным пароходством были далеки от идеала.

Надо отметить, что многие вопросы решались за счет личных обращений и ходатайств. По ряду вопросов удавалось достичь конструктивного диалога, в том числе в организации мелкосидящего флота, увеличении количества пристаней.

Проблемы возникали в области доставки товаров и людей, в частности хлеба. Управление пароходства пользовалась монопольным правом в речной отрасли. Это сказывалось на взаимоотношениях пароходства и облисполкома.

Литература

1. Доклад о деятельности управления водного транспорта // Национальный архив Республики Коми (НА РК). Ф. Р-3. № 1. Ед. хр. 1649. Л. 174–179.
2. Докладная записка // НА РК. Ф. Р-3. Оп. 1. Ед. хр. 1639. Л. 34.
3. Отчет о деятельности Усть-Сысольского агентства Северного речного государственного пароходства за 1923 год // НА РК. Ф. Р-3. Оп. 1. Ед. хр. 1647. Л. 32–36.
4. Отчет о навигации 1924 года // НА РК. Ф. Р-3. № 1. Ед. хр. 1649. Л. 52–72.
5. Письмо облисполкома Коми АО Северному речному государственному пароходству о работе агентств // НА РК. Ф. Р-3. Оп. 1. Ед. хр. 1647. Л. 65.
6. Переписка Северного речного государственного пароходства. 1927 г. // НА РК. Ф. Р-3. Оп. 1. Ед. хр. 1664. Л. 56.
7. Письмо облисполкома Коми АО об эффективности работы Северного речного государственного пароходства // НА РК. Ф. Р-3. Ед. хр. 1649. Л. 153.
8. Письмо начальника участкового управления водного транспорта // НА РК. Ф. Р-3. Оп. 1. Ед. хр. 1639. Л. 7.
9. План грузоперевозок Северного речного государственного пароходства // НА РК. Ф. Р-3. Оп. 1. Ед. хр. 1647. Л. 38–47.
10. Пояснительная записка // НА РК. Ф. Р-3. Оп. 1. Ед. хр. 1639. Л. 17