

Горбань А.В.

ОСОБЛИВОСТІ ПІСЛЯВОЄННОЇ ВІДБУДОВИ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ УРСР

Досліджено умови, в яких відбувалася післявоєнна відбудова річкового транспорту, показано обсяги та особливості, труднощі в процесі розширення транспортних потоків.

Ключові слова: післявоєнна відбудова, річковий транспорт.

Постановка проблеми. Річковий транспорт традиційно був другим за обсягами перевезень видом транспорту Української РСР. В умовах фактичної відсутності магістральних доріг з твердим покриттям він мав ряд значних переваг. Велике значення мала дешевизна перевезень масових вантажів [1]. Судноплавними ріками в Україні були Дніпро, Десна, Прип'ять, Сож, Дністер; натомість, такі річки як Тетерів, Уж, Уборть, Остер, Сейм, Снов використовувалися як сплавні.

Судноплавна довжина основної річкової магістралі України – Дніпра – становила понад 1200 км [1]. Протікаючи з півночі на південь через всю територію республіки, Дніпро доволі надійно забезпечував транспортування значних обсягів лісу з північних районів України та Білорусі в південні степові райони республіки. По Дніпру сплавні лісові вантажі традиційно йшли в Київ, Кременчук, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Херсон. Частина цих вантажів перевантажувалася в Дніпропетровську і Запоріжжі на залізничний транспорт для відправлення в Донбас. Вантажопотоки йшли Дніпром і в протилежному напрямку – з півдня на північ. На дніпровський річковий транспорт вантажі надходили з Дунаю, Чорного моря, залізниць та з промислових районів, що тяжіють до Дніпра. Так само вантажі з Дніпра передавалися на морський і залізничний транспорт, інші річкові шляхи. Про велике народногосподарське значення дніпровського річкового шляху наочно свідчить те, що у передвоєнний період більше ніж половина річкових вантажів республіки йшла саме через Дніпровське пароплавство. У цих перевезеннях будівельні матеріали становили 25,4 %, лісові матеріали та дрова – 17,6 %, хліб – 15,5 %, кам'яне вугілля – 9,4 %, нафтопродукти – 4,7 % [1]. До війни пароплавствами Наркомрічфлоту по річках Дніпровського та Дніпрово-Двінського басейну щорічно перевозилося до 7 млн. т вантажів. Тут нараховувалося 2447 суден [2].

Однак, за роки війни майже весь річковий флот басейну був затоплений. Більшість великих річкових портів, їх берегове господарство були суттєво, а іноді й повністю, зруйновані. Були зруйновані практично всі судноверфі. З 17 промислових судноремонтних підприємств дев'ять були повністю зруйновані [2]. Особливо великих руйнувань зазнало портове господарство річкового транспорту в Києві, Дніпропетровську, Херсоні [1]. У Кременчуці, Дніпропетровську, Запоріжжі й Херсоні були повністю зруйновані чи спалені річкові вокзали й перевантажувальні механізми. У портах було значно пошкоджено складське господарство, а електрогосподарство й складні берегові спорудження в основному знищені.

Важкі умови склалися і власне на Дніпрі. Дніпровський водний шлях був занедбаний і засмічений. На деяких перекатах глибини упали настільки, що судноплавство взагалі стало майже неможливим. Стали практично непридатні для судноплавства такі штучні першокласні водні шляхи й спорудження, як об'єкти Дніпро-Бузького каналу. Величезне ускладнення принесло велике руйнування греблі Дніпрогесу, що зробило неможливим наскрізне транспортування вантажів Дніпром від верхів'я до Чорного моря [1].

Мета. Проаналізувати особливості післявоєнної відбудови річкового транспорту, висвітлити труднощі у відновленні судноплавства та технічній реконструкції річкового флоту.

Аналіз досліджень і публікацій. Розвиток річкового транспорту був об'єктом ряду досліджень, присвячених повоєнній історії транспортної галузі, радянської доби. У перші повоєнні роки вийшла праця П. Зведенюка, в якій стисло подається огляд довоєнного розвитку різних видів транспорту та детально описується план повоєнної відбудови, у тому числі на річковому транспорті [1]. Проблеми реалізації планів першої повоєнної п'ятирічки на річковому транспорті розглядаються і в монографії А. Захарова [3]. У колективній праці «Розвиток народного господарства Української РСР 1917 – 1967» [4] також побіжно розглядаються питання транспортного освоєння річок у післявоєнний період як складової єдиної стратегії розвитку транспортної мережі Української РСР. Серед спеціальних досліджень, присвячених розвитку річкового транспорту, слід виділити праці С. Русакова [5] та І. Котика [6]. Слід, однак, зазначити, що їх автори основну увагу звертали майже виключно на висвітлення позитивних процесів відбудовного періоду: покращення судноплавства, зростання вантажо- і пасажирообігу. Проте, подібний підхід не лише обмежував дослідницькі можливості, але й не дозволяв об'єктивно оцінити всі труднощі, які довелося долати українським річковикам у перші повоєнні роки.

Виклад основного матеріалу. Вже у ході визволення України від окупантів з метою якнайшвидшого відновлення роботи річкового транспорту у першу чергу було прийнято цілий ряд важливих рішень, спрямованих на відновлення судноплавства по Дніпру. Так, у листопаді 1944 року для здійснення руслоочисних робіт було введено 2 спеціальні корчопідйомні крани та 11 дноочисників [5]. Відразу після закінчення війни відповідно до постанови Раднаркому СРСР для цього було виділено 120 одиниць трофейного несамохідного флоту. В рахунок репарації Дніпровському пароплавству було передано також 3 пасажирські паротеплоходи, 9 буксирних паротеплоходів, 57 несамохідних суден, 1 плавдок, 3 хлібні елеватори та 1 плавкран [7].

Відразу після проведення невідкладних відновлювальних робіт першої черги в 1946 р. річковики України перейшли до виконання завдань, передбачених п'ятирічним планом відбудови народного господарства Української РСР на 1946-1950 рр.

У повоєнній п'ятирічці комплексному використанню річкового транспорту приділялася значна увага. Керівництво галузі розуміло, що для того, щоб відновити обсяги й раціоналізувати перевезення потрібно було належно узгодити транспортну роботу річкового флоту з роботою залізничного транспорту, який мав у районах функціонування водних шляхів передавати на річковий транспорт місцеві вантажі. Прогнозувалося, що передача значної частини вантажів на річковий транспорт зменшить вантажонапруженість на залізницях [1]. Тому повоєнний план відбудови народного господарства передбачав відновлення до 1948 р. довоєнного вантажообігу на річковому транспорті та подальше його зростання в 1950 р. у порівнянні з довоєнним на 38 % [1]. Насамперед, передбачалося за перші 3 роки відновити всі плавзасоби, порти та причали на Дніпрі [3]. З метою створення належної виробничої бази для відновлення, поточного ремонту та наступного будівництва нового несамохідного флоту Наркомат річкового флоту доклав значних зусиль для того, щоб відновити роботу судноремонтних заводів [2].

Було розпочато перспективне планування, яке передбачало грандіозну реконструкцію всієї дніпровської транспортної системи шляхом створення «Великого Дніпра» – суцільної Чорноморсько-Балтійської водної магістралі по трасі Херсон-Київ-Ленінград. Для цього, окрім іншого, необхідно було спорудити ряд зовсім нових каналів, які мали б з'єднати водні шляхи басейну Дніпра, Західної Двіни, Ловати [1].

Технічно-економічне обґрунтування повоєнного плану відновлення та розвитку річкового транспорту базувалося на тому, що для освоєння транспортних можливостей річок, придатних для судноплавства, потрібно було значно менше капіталовкладень та вкрай дефіцитного на той час металу, ніж на розширення пропускної здатності залізниць. Також на

прокладання 1 км залізничної колії потрібно було 100-120 т металу, у той час як на річковому транспорті його було майже не потрібно [1]. Щоправда, курс на розвиток річкового транспорту приховував і недоліки: річковий шлях не можна було скерувати в бажаному напрямку, вимушені сезонні перерви в навігації, менша швидкість руху. Незважаючи на це, для країни, де масова продукція надходила на транспорт «за планом», перевезення цих вантажів внутрішніми водними шляхами виглядало цілком вигідним і прийнятним, а тому партійно-державне керівництво Української РСР доклало значних зусиль для реалізації цих задумів.

Уже в червні 1947 р. з відкриттям Запорізького шлюзу відновилося наскрізне судноплавство по Дніпру (експлуатаційна довжина 1057 км) [4]. Судноплавство здійснювалося також по Десні (648 км), Південному Бугу (120 км), Дністру, Сіверському Дінцю, Прип'яті та по цілому ряду малих річок – Самарі, Горині, Інгулу, Стирі [8]. Більше того, у цей час експлуатація малих річкових шляхів збільшувалася з року в рік. Так, у 1949 р. у порівнянні з 1948 р. протяжність судноплавних ділянок на них зросла на 215 км, на 78 одиниць збільшилася кількість одиниць флоту, на 31 одиницю збільшилася кількість діючих пристаней [9].

В цілому, протяжність транспортно-освоєних річкових ділянок зросла з 1708 км у 1947 р. до 2360 км у 1950 р. Загальна експлуатаційна довжина судноплавних шляхів річкового транспорту України становила у 1950 р. 4,7 тис. км проти 3,3 тис. км у 1940 р. [4]. Тобто, незважаючи на всі складнощі, викликані руйнуваннями воєнних років, довоєнний рівень використання транспортних можливостей річок було значно перевищено.

Зростала й кількість суден річкового флоту. Лише в 1950 р. було побудовано та відновлено 14 самохідних суден (з потужністю двигунів 1252 км/с) та введено в експлуатацію 77 несамохідних суден загальною вантажопідйомністю 2338 т [10].

Однак, відновлення роботи річкового транспорту супроводжувалося і значними труднощами, характерними як для транспортної галузі в цілому, так і зумовленими специфічними особливостями роботи річковиків.

Значні труднощі були пов'язані із незадовільним ходом робіт з розчищення суднохідних прольотів висоководних мостів через р. Дніпро, Південний Буг, Інгулець та підходів до пристаней [2,11]. Через це плавання суден проходило в небезпечних умовах, із частими зупинками в нічну пору, тому середні затримки складали 4 години на один маршрут плавзасобу [11].

Додавало труднощів і неналежне забезпечення паливом. Так, потреба флоту в дровах становила 9625 м³ на квартал, а централізовано надходило від Укрлісозаготконтори всього 1026 м³. Решту, точніше левову частку, доводилося заготовляти децентралізовано – «господарським способом», що, зрозуміло, спричинювало значні простой в роботі флоту, навіть під час масових перевезень хліба [12].

Великі труднощі були пов'язані із належним доглядом за станом фарватеру. Про гостроту ситуації свідчить лист уповноваженого міністра річкового флоту СРСР при Раді Міністрів УРСР В. Савельєва до завідувача сектором транспорту та зв'язку Ради Міністрів УРСР Б.Фурмана, у якому вказувалося на те, що для налагодження нормального судноплавства по річках Дніпровського басейну потрібна значна кількість землечерпальних знарядь, оскільки число тих, які були наявні, не досягло на той час й половини довоєнного рівня [13].

Особливо тяжкий стан справ був у Дунайському пароплавстві. Тут все ще спостерігалися постійні перепони щодо налагодження регулярного руху, часті простой через відсутність вантажів, що призводило до складної фінансової ситуації пароплавства [14]. Все це заважало сповна використовувати значні можливості річкового флоту для перевезень народногосподарських вантажів [2].

Повільно відновлювалася ремонтна база транспорту. Так, у зв'язку з тим, що не було власних потужностей ремонт суден Дунайського пароплавства в перші повоєнні роки проводився на закордонних базах – у портах Галац та Браїлів. Проте, навіть тоді механіко-суднова служба якості ремонту належно не контролювала [11].

В силу цього на ремонті на підприємствах басейну тривалий час, деякі з 1946 року, знаходилося 152 самохідні судна із загальною потужністю двигунів 19,2 тис. кінських сил, 364 несамохідні судна загальною вантажопідйомністю 75,4 т. Невиконання плану ремонтних робіт пояснювалося незавершеністю відновлювальних робіт. Разом з тим певна кількість суден не потребувала значного ремонту й фактично знаходилася на відстої [15]. Однак, нерідко сам ремонт був дуже низької якості, наприклад, з 89 суден самохідного флоту після завершення ремонту лише в 9 технічна готовність була оцінена на відмінно [15].

Хід виконання середнього та поточного ремонту суден «Укррічфлоту» на кінець 1946 року характеризувався такими даними: при загальній плановій трудомісткості ремонтних робіт – 1,02 людино/годин, їх виконання становило лише 81,9 % [15].

Слід зазначити, що такий стан справ склався й в Дунайському пароплавстві. Його власна судноремонтна база наприкінці 1940-х рр. не могла об'єктивно забезпечити потребу в ремонті всіх транспортних засобів пароплавства. Так, належно на зимовий судноремонт тут ставало 332 одиниці, з них 54 самохідні, 239 несамохідних, 41 допоміжне та технічне судна. Однак, завод міста Кілії ремонтував лише 10 самохідних та 34 несамохідні судна; майстерні Ізмаїлу ремонтував самохідних 15 одиниць, несамохідних 7 одиниць та допоміжних технічних 6 одиниць. Тому те, що не було належної власної ремонтної бази річкового транспорту, компенсували використанням послуг іноземних судноремонтних підприємств: у Румунії на ремонті знаходилися 124 плавзасоби, Угорщині – 59, Чехословаччині – 51, Австрії – 26 [16].

Однак, слід зазначити, що післявоєнна відбудова системи річкового транспорту не обмежувалася простим досягненням довоєнних показників – вона супроводжувалася також і технічною реконструкцією. Адже інтереси подальшого розвитку всіх галузей народного господарства потребували не просто найшвидшої, але й дуже суттєвої реконструкції транспортної мережі [4]. При цьому, на відміну від інших галузей народного господарства, проблема технічної реконструкції транспорту, у тому числі й річкового, вирішувалася неналежним чином [4].

Річковий флот у своєму складі мав велику кількість застарілих суден. В особливо непривабливому стані перебував флот малих річок. Різноманітність суден за їх вантажопідйомністю, потужністю та марками двигунів, необхідними для них видами пального, а також матеріалами корпусу та осадкою з вантажем створювало чисельні труднощі в процесі як експлуатації, так і ремонту флоту, спричиняло понаднормову необхідність утримання значного штату працівників [6].

Окрім такого роду об'єктивних за своєю природою труднощів, ефективність роботи річкового транспорту знижувалася ще і тим, що в цілому в багатьох випадках не навмисно освоювалися прогресивні методи керування несамохідними річковими суднами [4]. Низьким залишався рівень механізації портово-пристанського господарства. Так наприклад, практично всі вантажно-розвантажувальні операції на Дунайському пароплавстві виконувались вручну, сюди майже не направлялися необхідні механізми [11].

Ще однією серйозною проблемою розвитку річкового транспорту була доволі гостра нестача кадрів, особливо в Управлінні з освоєння малих річок [9]. З метою поліпшення стану справ у 1946 р. Рада Міністрів УРСР дозволила вказаному управлінню провести в його системі навчання 3-місячні курси з підготовки 280 річників різних спеціальностей [14]. З метою поліпшення ситуації з кадрами було заборонено використовувати працівників, що мали судноремонтні спеціальності на інших роботах, які не мали відношення до судноремонту. Капітани та механіки паротеплових суден закріплювалися постійно за своїми суднами, у тому числі й під час їх ремонту [15].

Варто зазначити й проблеми іншого плану. Як впливає із листа секретаря ЦК КПУ Д. Коротченка до Наркома внутрішніх справ Л. Берії, були труднощі в роботі водного транспорту, які були пов'язані з фактами розкрадання вантажів та лісу, зловживань та хабарництва, спекуляцій через відсутність належного контролю на суднах за збереженням вантажів. Характерною рисою в роботі цього виду транспорту була наявність значної

кількості злочинних груп, організованих для розкрадання вантажів, особливо зерна та лісу, в Києві, Запоріжжі, Кременчуці та ряді інших портів [2].

За цих умов загальний вантажообіг річкового транспорту Української РСР досяг довоєнного рівня в 1950 році, щоправда перевезення пасажирів на кінець п'ятирічки склало лише 0,2 млрд. пас/км, або тільки половину довоєнного [3]. Та все ж і це було в тих конкретних умовах доволі значним досягненням. Адже у тому ж 1950 р. в Україні річковим транспортом було перевезено понад 4335 тис. чол. [4].

Було налагоджено і судноплавство по малих річках. По них у 1950 р. вантажні перевезення склали вже 34 тис. т [17]. Слід при цьому зазначити, що у ряді випадків, особливо в умовах Полісся, перевезення значних обсягів вантажів по малих річках взагалі було практично єдиним способом вирішення проблеми.

Висновки. Річковий транспорт посідав у перші повоєнні роки важливе місце в транспортній системі України, забезпечуючи перевезення багатьох видів масових вантажів великого народногосподарського значення. Партійно-радянське керівництво республіки з достатньою увагою підійшло до відновлення його роботи. Особливі зусилля докладалися до відновлення судноплавства в Дніпровському басейні. В центрі уваги було збільшення протяжності дільниць, відкритих для регулярного плавання, збільшення чисельності одиниць річкового флоту. Однак, процес відбудови на річковому транспорті супроводжувався і цілим рядом недоліків: повільним розвитком ремонтної бази флоту, у складі якого перебувала значна кількість застарілих суден, недостатньою кількістю дноочисних знарядь, що постійно спричиняло перебої в перевезеннях, низьким рівнем механізації портово-пристанського господарства. В результаті річковий транспорт, незважаючи на напружену роботу річковиків, все ж не впорався із завданнями повоєнної п'ятирічки.

ЛІТЕРАТУРА

1. Зведенюк П. Транспорт України в новій п'ятирічці. – К. : Укрполітвидав, 1947. – 76 с.
2. Приказы, докладные записки, обзоры переписка о восстановлении и работе судостроительных заводов и портов, о состоянии партийно-политической работы на водном транспорте (08.01.1944-12.02.1945) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 141. – 210 арк.
3. Захаров А. Г. Транспорт Украины. – К. : Знання, 1974. – 46 с.
4. Развитие народного хозяйства Украинской РСР 1917 – 1967: В 2-х т. – Т. 2. Завершения строительства социализма та переход до комунізму (1938 – 1967 рр.). – К.: Наукова думка, 1967. – 499 с.
5. Русаков С. В. Развитие путейных работ на Днепре и других реках Украины. – К. : Изд-во Академии наук УССР, 1955. – 68 с.
6. Котик И. И. Малые реки Украины и их транспортное использование. – М. : Транспорт, 1966. – 61 с.
7. Справка о ходе перевода флота наркомречфлота с р. Дунай на р. Днепр (04.07.1945-15.04.1946) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 255. – Арк. 27-28.
8. Зарубежный транспорт // Отв. ред. И. И. Белоусов. – М. : Изд-во Академии наук СССР, 1960. – 268 с.
9. Листування з Радою Міністрів СРСР, міністерствами і центральними організаціями СРСР по транспортному освоєнню малих річок в УРСР (13.02.1948-26.12.1949) // ЦДАВО. – Ф. Р2.– Оп. 7. – Спр. 9742.– Арк. 27, 30-31, 35, 49, 77.
10. Пояснювальна записка до головного звіту Управління по транспортному освоєнню малих річок при Раді Міністрів УРСР за 1950 р. (1950) // ЦДАВО. – Ф. 4611– Оп. 1. – Спр. 107.– Арк. 55.
11. Довідки, переписка про відбудову, забезпечення обладнанням, паливом та роботу водного транспорту (04.07.1945-15.04.1946) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 255. – Арк. 17, 18, 222-223.
12. Справка о работе Дунайского пароходства (04.07.1945-15.04.1946) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 255. – Арк. 34.
13. Листування з міністерствами і центральними і обласними організаціями УРСР про роботу водного транспорту, перевезення пасажирів на судах Радянського Дунайського державного

-
- пароплавства за період з 1945 по 1949 рр. (16.11.1949-16.12.1950) // ЦДАВО. – Ф. Р2.– Оп. 8. – Спр. 880.– Арк. 109, 115.
14. Листування з Радою Міністрів СРСР, міністерствами і центральними організаціями СРСР з питань розвитку і роботи водного транспорту в УРСР (14.08.1946-09.12.1947) // ЦДАВО. – Ф. Р2.– Оп. 7. – Спр. 5662.– Арк. 6-7, 21, 26-29, 81-86, 151.
 15. Докладная записка о выполнении постановления СНК УССР и ЦК КПБУ от 19 ноября 1945 г. № 1837 “О мероприятиях по подготовке и проведению ремонта флота и портово-пристанского хозяйства Днепровского бассейна в 1945-46 гг.” (20.02.1945-31.12.1946) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 299. – Арк. 5-9.
 16. Політдонесення про роботу політвідділу Радянського Дунайського держпароплавствів за 1950 р. (1950) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 439. – Арк. 44-49, 55, 86-89, 101-107.
 17. Матеріали про заходи для забезпечення перевезень вантажу по малих річках УРСР і транспортне освоєння р. Південний Буг і можливість з'єднання його з Дніпром (13.12.1949-28.12.1950) // ЦДАВО. – Ф. Р2. – Оп. 8. – Спр. 881. – Арк. 10, 178.

Горбань А.В.

ОСОБЕННОСТИ ПОСЛЕВОЕННОГО ВОССТАНОВЛЕНИЯ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА УССР

Исследованы условия, в которых происходило послевоенное восстановление речного транспорта, показано объемы и особенности, трудности в процессе расширения транспортных потоков.

Ключевые слова: послевоенное восстановление, речной транспорт.

Gorban A.

FEATURES POSTWAR RECONSTRUCTION RIVER TRANSPORT USSR

Were studied the conditions, which occurred post-war reconstruction of river transport, showing the volume and characteristics, the difficulties in the process of expanding traffic flows.

Keywords: post-war reconstruction, river transport.

УДК 656.611.2

Гладка І.В., Коба В.Г.

МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО РОЗРОБКИ СИСТЕМИ СТИМУЛЮВАННЯ ПРАЦІ МОРЯКІВ

В умовах спаду виробництва, обмеження інвестиційних ресурсів все більшого значення набувають внутрішні фактори підвищення рівня ефективності та якості праці. Серед них одне з основних місць у роботі судноплавних компаній належить удосконаленню стимулювання праці моряків. У статті розглянуті методичні підходи до розробки системи стимулювання моряків, впровадження якої дозволить якщо не підвищити, то втримати конкурентоспроможність судноплавної компанії та якість праці на належному рівні.

Ключові слова: судноплавні компанії, система стимулювання праці, бонуси моряків.

Постановка проблеми. Вихід з кризи української водотранспортної галузі можливий за рахунок оновлення застарілого флоту, значних інвестицій в інфраструктуру водного транспорту (ВТ), більш повного використання внутрішніх резервів розвитку. Останній напрямок є найбільш прийнятним у сучасних умовах спаду виробництва, при цьому потрібно