

УДК 94(470)

**РОЛЬ ТРАНСПОРТА В РАЗВИТИИ ТОВАРООБОРОТА ОРГАНИЗАЦИЙ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ И КООПЕРАТИВНОЙ ТОРГОВЛИ БАШКИРИИ В 1930-х гг.**

**THE ROLE OF TRANSPORTATION IN THE DEVELOPMENT OF THE GOODS
TURNOVER FOR ORGANIZATIONS OF STATE-OPERATED AND COOPERATIVE
TRADE IN BASHKIRIA IN THE 1930s**

©*Антошкин А. В.*,

ORCID: 0000-0003-4901-3454; канд. ист. наук,

Гимназия №2,

г. Стерлитамак, Россия, aav151284@rambler.ru

©*Antoshkin A.*,

ORCID: 0000-0003-4901-3454; Ph.D.,

Sterlitamak Gimnasium no. 2,

Sterlitamak, Russia, aav151284@rambler.ru

Аннотация. В статье на основе архивных документов анализируется работа транспорта торговых организаций Башкирии в 1930-х гг. Выявляется роль автомобильного и гужевого транспорта государственной торговли и потребительской кооперации в снабжении розничной торговой сети республики продовольственными и промышленными товарами. Рост транспортных возможностей торговых организаций значительно отставал как от роста объемов товарооборота, так и от темпов развертывания розничной сети. На основе привлеченных к исследованию архивных документов сделан вывод о том, что, несмотря на существенное увеличение автопарка, в работе транспорта торговых организаций республики сохранялись системные проблемы. Работу транспорта осложняло, с одной стороны, бездорожье и отсутствие в регионе сети автозаправочных станций, а, с другой стороны, имела место хроническая нехватка техники, лошадей и горюче-смазочных средств. Кроме того, у торговых организаций Башкирии отсутствовала собственная ремонтная база, что сказывалось на увеличении простоев в работе транспорта. Следовательно, развитие транспорта торговых организаций Башкирии в 1930-х гг. носило экстенсивный характер с минимальными качественными изменениями. Выявленные в ходе исследования недостатки зачастую приводили к перебоям в торговле, особенно в отдаленных районах республики.

Abstract. The given article analyses the work of transportation departments of trading organizations in Bashkiria in the 1930s. It looks into the role of automotive and horse-drawn transport used by state-operated trading organizations and consumer cooperation in supplying the retail network of the republic with foodstuffs and manufactured goods. The growth of transportation capacity of trading organizations lagged significantly behind both the overall growth of the goods turnover and the expansion rate of the retail network. On the basis of the archived documents researched it makes the conclusion that despite the significant increase in the number of cars, the systemic problems persisted in the transportation sphere of trading organizations of the republic. The work of transport was hampered, on the one hand, by the lack of roads and petrol stations; on the other hand, there was persistent shortage of equipment, horses fuel and lubricants. Besides, trading organizations of Bashkiria did not have their own repairs facilities, which led to the increase of downtime for transport. Consequently, the development of transportation system for trading organizations in Bashkiria in the 1930s was mostly extensive, with only minimal qualitative

changes. The problems the given article discloses led to frequent shortages in trade in remoted areas of the republic.

Ключевые слова: транспорт, пути сообщения, товарооборот, розничная торговля, потребительская кооперация, Башкирия.

Keywords: transport, communications, goods turnover, retail trade, consumer cooperation, Bashkiria.

В 1930-е гг. автомобильный транспорт становился одним из самых динамично развивающихся видов транспорта в Башкирии. Для развития неуклонно растущей розничной торговой сети требовалось бесперебойное снабжение продовольственными и промышленными товарами, поэтому автопарк грузовых автомобилей скорее не вытеснял, а дополнял гужевой транспорт. Однако на протяжении 1930-х гг. многие глубинные пункты Башкирии регулярно сталкивались с проблемами товароснабжения, что было обусловлено значительной протяженностью путей сообщения, бездорожьем и неравномерными природно-климатическими условиями, тем не менее государственной торговле и потребительской кооперации надлежало обеспечить бесперебойную торговлю в отдаленных населенных пунктах. Данная проблема осложнялась и тем, что в городах Башкирии также открывались новые торговые предприятия как смешанной, так и специализированной торговли. Следовательно, объем товарной массы продолжал возрастать, чем был обусловлен рост грузоперевозок.

И. В. Сталин на XVIII съезде ВКП(б) в марте 1939 г. отметил, что товарооборот не смог бы развернуться без известного роста транспортных перевозок. Перевозки в целом по стране выросли за вторую пятилетку по всем видам транспорта, особенно по железнодорожному и воздушному транспорту. Перевозки по железным дорогам увеличились со 169,5 млрд тонн в 1933 г. до 369,1 млрд тонн, то есть на 217,7% [1, с. 314].

В целом по Советскому Союзу в 1930-х гг. в оптовом звене товарооборота ведущую роль играли железные дороги. Так, в 1937 г. 90% грузооборота выполнялось железнодорожным транспортом, 8% – речным и только 2% – автотранспортом [2, с. 209]. Однако в снабжении продовольственными и промышленными товарами розничной сети все большую роль играл автомобильный транспорт, который постепенно вытеснял транспорт гужевой.

Вопрос снабжения розничной сети становился одним из важнейших, так как план третьей пятилетки намечал увеличение розничного товарооборота только по промышленным товарам на 72,5% [2, с. 307]. В соответствии с этим должен был быть обеспечен рост розничной государственной и кооперативной торговой сети. Вместе с тем требовалось повысить культурный уровень всего торгового дела. Для этого Наркомат торговли переходил к устройству торговых помещений в нижних этажах новых домов. Все более высокими темпами разворачивалось строительство торговых баз и складов, холодильного хозяйства. В быстрорастущих сельскохозяйственных районах требовалось усиленно развивать сеть лавок и магазинов для обслуживания назревших бытовых, ремонтных и строительных нужд крестьянства. В этих условиях было крайне важно правильно организовать доставку и завоз товаров.

С точки зрения экономистов ответственных за организацию планового хозяйства проблема рыночного равновесия сводилась к проектированию цен реализации намеченных

планом масс товарной продукции, при которых спрос широкого рынка должен был полностью покрываться возможным предложением. Спрос широкого рынка в свою очередь определялся запроектированным приростом доходов населения, то есть намеченным темпом роста заработной платы, повышением урожайности и целом рядом других показателей, обуславливающих, с одной стороны, рост благосостояния трудящихся масс, а с другой – сумму изъятий из индивидуальных доходов в порядке налогового обложения, займов, сберкасс. Все эти элементы регулировались планом, поэтому если в тот или иной момент возникал кризис сбыта или товарный голод, то это следовало рассматривать как результат недостаточно умелого планирования [3, с. 491]. Следовательно, наряду с ключевыми показателями товарооборота и динамики развертывания оптовой и розничной сети проектировать приходилось и развитие транспортного хозяйства торговых организаций.

Расширение мелкорозничной сети приближало ее к потребителям и способствовало улучшению обслуживания. Наряду с этим медленный рост сети магазинов указывал на отставание материально-технической базы торговли от быстро растущего объема товарной массы. Численность всей торговой сети СССР с 1936 г. по 1938 г. увеличилась с 268713 до 327361 единиц, то есть на 25,5%. Однако большинство из этих торговых точек приходилось на палатки, а не на магазины. За это же время рост числа магазинов составил только 10,8% [4, с. 92].

Помимо перевозки планируемых и регулируемых товаров коренным образом требовалось перестроить работу торговых организаций по самозаготовкам и внеплановым закупкам товаров широкого потребления. Именно самозаготовки и внеплановые закупки должны были стать главным методом торговой работы, основным источником получения товаров всеми торговыми организациями [5, с. 98].

Требовалось неуклонно соблюдать директивы партии и правительства о первоочередном выполнении плана завоза промтоваров для широкого рынка и прежде всего для села, не допуская оседания фондов в городах, районных центрах и торговых аппаратах. Вся торговая сеть Башкирии по состоянию на 1933 г. составляла 4883 торговых точек, из них на города приходилось только 919 и на село – 3964 единиц. За тот же 1933 г. планом потребкооперации была предусмотрена покупка только двух автомашин и 23 лошадей на всю республику [5, с. 104–105].

Розничная торговая сеть республики по плану на 1936 г. несколько сократилась за счет укрупнения и в целом состояла из 3807 торговых точек, в том числе 862 в городе и 2945 на селе [6, с. 16].

Общая сумма затрат на дорожное хозяйство Башкирии в 1930-х гг. все же неуклонно росла хотя и в недостаточных объемах. Так, в 1934 г. было затрачено 13091,3 тыс руб., а в 1936 г. уже 17235,5 тыс руб. Весь автопарк республики по всем ведомствам составлял 3160 автомашин, из них 2584 грузовых автомашин [6, с. 18].

Новостройки, строительство крупных предприятий машиностроительной, нефтяной и других отраслей промышленности, значительно увеличили удельный вес рабочих в населении Башкирии, которое, согласно данным Башгосплана к 1937 г. достигло 3 млн [7, с. 38]. Увеличение населения и повышение благосостояния трудящихся города и деревни вело к повышению спроса на продовольствие и промтовары. Следовательно, розничная сеть государственной и кооперативной торговли в республике должна была расширяться.

В государственном секторе торговли большинство автомашин принадлежало Башторгу, который специализировался на обслуживании городского населения. На 1 января 1939 г. транспорт Башторга состоял из 22 автомашин, из них 14 ГАЗ-АА и 8 ЗИС-5, а также

использовался гужевой транспорт в количестве 46 лошадей и 5 жеребят [8, л. 106]. За год было получено еще 3 единицы ГАЗ-АА и одна газогенераторная машина, в то же время было продано старых ГАЗ-АА 4 единицы и один ЗИС-5. На 1 апреля 1939 г. в наличии было 7 ЗИС-5 и 14 ГАЗ-АА [8, л. 107].

Текущий и средний ремонт производился собственными средствами в индивидуальном порядке. На работу автотранспорта оказало отрицательно влияние бездорожье. По этой причине автомашины имели простой в 718 машино-дней в первом квартале, а во втором квартале из-за недостатка бензина – 81 машино-день. Выработка на одну машину за первое полугодие 1939 г. составила 51 тонно-километр для ГАЗ-АА и 119 тонно-километров для ЗИС-5 при установленной норме по Башкирии – 60 и 120 тонно-километров для ГАЗ-АА и ЗИС-5 соответственно. Вместе с тем по нормам считалось, что средняя поездка с грузом должна составлять 7 км, а в действительности по данным Башторга выходило 9 км. В числе полученного бензина до 40% приходилось на лигроин, который вырабатывался главным образом как моторное топливо для тракторов. Если принять во внимание по примеру других автохозяйств, то нормы расхода лигроина на каждые 100 км увеличивались с 21,5 до 27 литров для ГАЗ-АА и с 35,5 до 44 литров для ЗИС-5. В результате расход топлива составил 37550 литров, а перерасход выразился в объеме 1044 литров. За перерасход с шоферов удерживалась часть зарплаты, а за экономию выплачивалось вознаграждение. Все же главная проблема с топливом заключалась в том, что по нарядам от Наркомата торговли было получено только 16,5 тонн бензина, а израсходовано за полугодие – 38,5 тонн [8, л. 107].

Использование лошадей в хозяйстве Башторга также было сопряжено с комплексом недостатков. Отрицательное влияние на работу гужевого транспорта оказали простои сверх времени, установленные на погрузочно-разгрузочные операции. Во многом это объяснялось тем, что 80% получателей товаров составляли продавцы мелкорозничной сети. Формальным преимуществом в работе гужевого транспорта можно считать тот факт, что среднесуточный пробег с грузом составлял 9,2 км, тогда как по плану было установлено 12 км. Средняя длина поездки с грузом составляла только 1,5 км, тогда как по плану предусматривалась норма в 2–3 км. Однако и при этом рабочий день гужевого транспорта по факту достигал 8,6 часов, а не 8 часов по установленным нормам. Себестоимость тонно-километра фактически составляла 4,40 руб. вместо 4,15 руб., а коне-дня – 17,30 руб. вместо 23,24 руб. по плану [8, л. 108].

В таких условиях не всегда удавалось обеспечить бесперебойную торговлю даже хлебом. Так, 20 января 1939 г. в постановление СНК республики «О развертывании торговли печеным хлебом» было отмечено, что в Уфе возникли систематические перебои в обеспечении торговых организаций печеным хлебом, вследствие чего возникли очереди в магазинах. Под жесткую критику попала Транспортная контора Уфимского городского торгового дома, которую заместитель председателя СНК А. Симонов обязал решительно улучшить работу транспорта, работавшего на развозке хлеба и немедленно ликвидировать простои. Экстренно пришлось просить начальника Куйбышевской железной дороги немедленно организовать вертушку из 25 вагонов для подвозки дров в Уфу [9, с. 366].

Потребительская кооперация Башкирии с середины 1930-х гг. сосредоточила свою деятельность на обслуживании сельского потребителя, вследствие чего должна была обладать значительным автопарком и поголовьем лошадей. К началу 1939 г. система Башсоюзавтомашин располагала 281 грузовой автомашиной с общей грузоподъемностью 478,5 тонн. В порядке внепланового капиталовложения в 1939 г. было предусмотрено приобретение 43 грузовых автомашин, а фактически удалось приобрести 47 машин, в том числе по разнарядке Центросоюза – 35 машин. Кроме того, 12 автомашин было закуплено на месте. За счет

принятия в систему транспорта Совхозсекции произошло увеличение автопарка еще на 14 единиц. Таким образом, за 1939 г. автопарк Башсоюза пополнился 61 грузовой машиной с общей грузоподъемностью 154,6 тонны. Следует отметить, что в течение года выбыло 40 автомашин. Таким образом, к началу 1940 г. в потребкооперации числилось 302 автомашины с общей грузоподъемностью 510 тонн. Из данного количества автомобилей 247 ГАЗ-АА, 12 – ГАЗ-14-42 и 34 – ЗИС-5. Кроме того, имелись легковые автомобили: ГАЗ-А – 3 единицы, М-1 – 5 единиц и ЗИС-101 – 1 единица [10, л. 17].

Данный грузовой автотранспорт потребительской кооперации на 1 января 1940 г. был размещен в 142 хозяйствах райпотребсоюзов. Лишь 9 хозяйств имели по 6 и более автомашин, 15 хозяйств имели по 4 машины, 23 хозяйства имели 3 машины, 22 хозяйства – 2 машины, 79 хозяйств – только 1 машину.

В целом автопарк потребительской кооперации содержался в крайне неудовлетворительных условиях, только половина машин имела какие-либо помещения, но и эти помещения в большинстве случаев не отвечали предъявляемым к гаражам требованиям. В помещениях не было освещения и отопления, отсутствовало противопожарное оборудование. До половины автопарка находилось под открытым небом, подвергаясь различного рода вредным атмосферным явлениям [10, л. 18].

Ремонт и техническое обслуживание автотранспорта было поставлено также неудовлетворительно. Потребительская кооперация вообще не имела собственной ремонтной базы, ремонт преимущественно производился в мастерских МТС, которые, естественно, производили ремонт посторонних машин в последнюю очередь после выполнения плана по ремонту собственных машин. В силу данных обстоятельств ремонт производился неорганизованно, нарушались установленные графики ремонта и межремонтного пробега. Машины зачастую эксплуатировали до полного отказа, и в ожидании ремонта неизбежно получался простой.

Снабжение автотранспорта резиной и бензином осуществлялось в централизованном порядке, однако лимиты на бензин не покрывали потребности транспорта. Так, за 1939 г. планом была предусмотрена потребность бензина в объеме 2000 тонн, а фактически было отпущено только 600 тонн, что составило 30% к потребности. Резины за 1939 г. потребовалось 1200 комплектов, а получено за год было всего 630 комплектов, что составило 52,5% к потребности [11, л. 38].

В результате план автоперевозок был выполнен только на 40%. Крайне затрудняла работу автотранспорта распыленность автопарка по мелким хозяйствам и отсутствие надлежащего учета ремонтно-эксплуатационных материалов. Вместе с тем малая производительность и большие расходы на содержание привели к удорожанию себестоимости тонно-километра на 39% против плановых значений.

Стоимость всех произведенных капитальных ремонтов в транспортном хозяйстве потребительской кооперации Башкирии в 1939 г. составила 96545 руб. Почти во всех хозяйствах зарплаты шоферов и слесарей, производивших ремонт, не включались в стоимость ремонта, а включались в статью расходов «содержание шоферов», а по слесарям в категорию «прочие расходы». В результате стоимость ремонта была занижена. Фактическая стоимость всех ремонтных работ на один километр пробега составила 14,52 копейки при плане 17-20 копеек. Во-вторых, эти же расходы по ремонту, входя в статью эксплуатационных расходов, повысили себестоимость тонно-километра. Имел место перерасход горючего по отношению к нормам Экономсовета. Перерасход составил 86649

литров на сумму 60750 руб., что повлияло на удорожание себестоимости тонны-километра еще на 2 копейки [11, л. 40].

В системе потребительской кооперации отсутствовал ежедневный учет и контроль расходования горючего по каждой машине и каждому шоферу в отдельности. К значительным потерям приводило и отсутствие заправочного оборудования. Безусловно, на работе автотранспорта сказались и плохие дорожные условия, поэтому гужевого транспорт все еще сохранял большое значение. Так, на 1 января 1940 г. в системе потребкооперации имелось 1937 лошадей. Среднее число лошадей на одно списочное хозяйство по Башкирии составило 2,5 головы. [10, л. 19]. В архивных документах сохранились только общие сведения по гужевому транспорту Башсоюз, тогда как в большинстве районов учет вообще отсутствовал.

Таким образом, в 1930-х гг. государственные и кооперативные организации торговли Башкирии испытывали существенные трудности со снабжением своих розничных сетей продовольственными и промышленными товарами. Столь серьезная проблема при росте общих объемов товарооборота и развертывании розничной торговой сети была во многом обусловлена отставанием транспортных возможностей торговых организаций. Проблемы транспорта в свою очередь носили комплексный характер. Нехватка перевозочных средств сочеталась с крайне скудной материально-технической базой и неразвитой дорожной инфраструктурой в республике.

Список источников и литературы:

1. Сталин И. В. Отчетный доклад на XVIII съезде партии о работе ЦК ВКП(б) 10 марта 1939 г. / Собр. соч. Т. 14. М.: Писатель, 1997. С. 290–341.
2. XVIII съезд Всесоюзной Коммунистической Партии (б). Стенографический отчет. М.: Государственное издательство политической литературы, 1939. 742 с.
3. Струмилин С. Г. На плановом фронте 1920–1930 гг. М.: Государственное издательство политической литературы, 1958. 624 с.
4. Советская торговля за 30 лет / под ред. М. М. Лифица. М.: Госторгиздат, 1947. с. 164.
5. Основные показатели плана народно-хозяйственного и социально-культурного строительства Башкирской АССР на 1933 год. Уфа: Издание государственно-плановой комиссии БАССР, 1933. 178 с.
6. Основные показатели плана народного хозяйства и социально-культурного строительства Башкирской АССР на 1936 год. Уфа: Издание Госплана БАССР, 1936. 78 с.
7. Местная промышленность Башкирии и перспективы ее развития. Уфа: Издание Наркомместпрома БАССР, 1934. 92 с.
8. Национальный архив Республики Башкортостан (НАРБ). Ф. Р-976. Оп. 1. Д. 408.
9. Свод законов и нормативных правовых актов Башкортостана. XIX том. / Сост. А. Б. Юнусова. Уфа: Изд-во СГС Курултая Республики Башкортостан, 2011. 512 с.
10. НАРБ. Ф. Р-389. Оп. 1. Д. 947.
11. НАРБ. Ф. Р-389. Оп. 1. Д. 948.

References:

1. Stalin, I.V. The summary report in the 18th Congress of the Party about the work of the Central Committee of CPSU (b) on 10 March, 1939. Collected works, Vol. 14. Moscow, Pisatel, 1997 pp. 290–341

2. The 18th Congress of the Communist Party of the Soviet Union (b). Verbatim. Moscow, State publ. for political literature, 1939. 742 p.
3. Strumilin, S. G. At the planning front 1920 to 1930. Moscow, State publ. for political literature, 1958. 624 p.
4. The Soviet Trade Over 30 Years Moscow, Gostorgizdat, 1947. 164 p.
5. The main figures of the plan for socioeconomic and sociocultural development of the Bashkir ASSR for 1933. Ufa, State Planning Commission of the BASSR publ., 1933. 178 p.
6. The main figures of the plan for socioeconomic and sociocultural development of the Bashkir ASSR for 1936. Ufa, State Planning Commission of the BASSR publ., 1936. 78 p.
7. The local industry of Bashkiria and the prospects for its development. Ufa Narkommestprom of BASSR Publ., 1934. 92 p.
8. The National Archive of the Republic of Bashkortostan [Natsional'nyi Arkhiv Respubliki Bashkortostan] F. R-976. Op. 1. D. 408.
9. Code of Laws and Standard Legal Acts of Bashkortostan in 19 Volumes. – Ufa: SGS Publ., 2007. 512 p.
10. NARB. F. R-389. Op. 1. D. 947.
11. NARB. F. R-389. Op. 1. D. 948.

*Работа поступила
в редакцию 07.04.2018 г.*

*Принята к публикации
11.04.2018 г.*

Ссылка для цитирования:

Антошкин А. В. Роль транспорта в развитии товарооборота организаций государственной и кооперативной торговли Башкирии в 1930-х гг. // Бюллетень науки и практики. 2018. Т. 4. №5. С. 754-760. Режим доступа: <http://www.bulletennauki.com/antoshkin> (дата обращения 15.05.2018).

Cite as (APA):

Antoshkin, A. (2018). The role of transportation in the development of the goods turnover for organizations of state-operated and cooperative trade in Bashkiria in the 1930s. *Bulletin of Science and Practice*, 4(5), 754-760.