

Дунаев Дмитрий Борисович,
аспирант 2-го года обучения
Сыктывкарского государственного университета

ВЗАИМООТНОШЕНИЯ ОБЛИСПОЛКОМА КОМИ АВТОНОМНОЙ ОБЛАСТИ И СЕВЕРНОГО РЕЧНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ПАРОХОДСТВА

Аннотация. Статья посвящена изучению взаимодействия облисполкома Коми автономной области и Северного речного государственного пароходства в 1920-е годы. Ключевыми моментами были вопросы навигации, поставки хлеба, увеличение количества маршрутов. Наиболее остро стояла проблема поставок хлеба в Коми АО. Речная отрасль также сталкивалась с нехваткой квалифицированных кадров и кораблей. Успешное развитие пароходства по рекам Коми напрямую зависело от взаимодействия облисполкома Коми АО и Северного речного государственного пароходства.

Ключевые слова: Коми край, пароходство, хлеб, корабли, НЭП, навигация, Печора, мелководье, фрахт, речное судоходство.

Dunaev Dmitriy,
Postgraduate Student of the 2nd year
Pitirim Sorokin Syktyvkar State University

RELATIONS BETWEEN THE REGIONAL EXECUTIVE COMMITTEE OF THE KOMI AUTONOMOUS REGION AND THE NORTHERN RIVER STATE SHIPPING COMPANY

Abstract. The article is devoted to the study of the interaction of the Komi Oblast Executive Committee of the Autonomous Region and the Northern River State Shipping Company in the 1920s. The key issues were navigation, bread supply, an increase in the number of routes. The most acute problem was the supply of bread to Komi AO. The river industry also faced a shortage of skilled personnel and ships. The successful development of the shipping company on the Komi rivers directly depended on the inter-

action of the regional executive committee of the Komi AO and the Northern River State Shipping Company.

Keywords: Komi region, shipping company, bread, ships, NEP, navigation, Pechora, shallow water, freight, river shipping.

После событий 1917 года и Гражданской войны водный транспорт Коми края, как и вся страна, находился в кризисе. Облисполкому Коми АО как высшему органу власти в перерывах между съездами советов предстояло решить многочисленные вопросы, в т. ч. восстановить мирную жизнь и разрушенную экономику, т. к. революция привела к многочисленным человеческим жертвам и уничтожению средств производства. Особая роль в этих планах отводилась развитию путей сообщения. Наличие большого количества рек позволяло первоначально сделать акцент на развитии именно водного транспорта. Для этого нужно было создать систему управления, наладить взаимоотношения с речным пароходством.

Управление Северного речного государственного пароходства (далее — СРГП) находилось в Архангельске, на местах управление организовывало агентства. Данные учреждения должны были осуществлять погрузо-разгрузочные работы, хранение и переправку грузов, страхование товара, исполнение приказов управления и 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 [1, Л. 174]. Позднее открытие навигации на Сыsole 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» [2, Л. 34]. Этот факт, который не был единичным в 1920-е годы, показывает, что плавсостав пароходов зачастую был не осведомлен 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 [3, Л. 33].

Еще одним камнем преткновения стал вопрос ценообразования. С 1924 года СРГП начало процесс перехода к самоокупаемости. Это привело к росту цен на билеты. Особенно сильно повышение цен сказалось на себестоимости товаров, производимых на Печоре: высокая стоимость снижала их конкурентоспособность [4, Л. 65].

Таким образом, в области речного судоходства взаимоотношения между облизполкомом 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 мелкоосидающего 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 облизполкома.

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. Письмо облісполкома Коми АО Северному речному государственно-му пароходству о работе агентств // НА РК. Ф. Р-3. Оп. 1. Ед. хр. 1647. Л. 65.

УДК 94(560+498)“14”

Жаилганова Элина Азатовна,

бакалавр 3-го курса

Уральского гуманитарного института

Уральского федерального университета

ДИПЛОМАТИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ ОСМАНСКОГО ГОСУДАРСТВА И КНЯЖЕСТВА ВАЛАХИИ В СЕРЕДИНЕ XV в.

Аннотация. В настоящем исследовании предпринимается попытка проанализировать причины заключения временных соглашений между Валахией и Османским государством в середине XV в., находившихся в состоянии перманентной войны. Автор приходит к выводу, что с валашской стороны необходимость заключения мирных договоренностей с османским султаном была вызвана отсутствием у господаря внешних союзников и усилением протурецких настроений среди валашского боярства. В свою очередь Османское государство, в 1456 г. потерпевшее поражение под Белградом, лишилось военного преимущества в регионе и не было готово к серьезным военным столкновениям.

Ключевые слова: Османское государство, Валахия, дипломатические отношения, Мехмед II, Влад III Цепеш.