

УДК 340.15:347.79

РЕФОРМА УПРАВЛЕНИЯ РЕЧНЫМ И МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ 1930 Г.

Коваль А. В.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

В статье указано, что 13 февраля 1930 г. было принято постановление ЦИК и СНК СССР «О реорганизации управления морским и речным транспортом». Этот документ предписывал образовать в ведении НКПС всесоюзные объединения морского и речного транспорта, действующие на основе хозяйственного расчета. Всесоюзному объединению морского транспорта и передавались все морские торговые порты, в том числе и Ленинграда, со всем их имуществом. 30 мая 1930 г. вышел приказ начальника Главного управления СТФ № 67 об утверждении структуры морских управлений советского торгового флота. Детальное определение круга ведения отдельных частей вновь образованных органов предусматривалось в издаваемых особо типовых положениях об этих органах.

Во главе Азовского управления СТФ стоял управляющий СТФ Азовского моря. Управляющему СТФ Азовского моря подчинены: а) Ростовское портовое Моравенство; б) управление Мариупольского районного порта; в) Керченское районное портовое Моравенство.

Во главе Черноморского управления СТФ стоял управляющий СТФ Черного моря. Во главе управления портов были управляющие (Одесского, Николаевского, Херсонского). В отдельную структуру было выделено Управление СТФ крымского района. Было образовано управление СТФ Северокавказского района. Во главе его, находившегося в Новороссийске, стоял управляющий СТФ Северокавказского района. На районные управления СТФ было возложено, кроме прочего, заведование хозяйством районного порта и руководство хозяйством подчиненных портов, погрузочно-разгрузочным и транспортно-экспедиционным делом; руководство ремонтом, снабжением портов, плавучими средствами и портовыми новыми ремонтно-строительными работами; инспектирование и инструктирование подчиненных портов.

Районные управления были подчинены во всех отношениях по работе флота Черноморскому управлению СТФ; по работе тоннажа и по портовому хозяйству они подчинялись Центральному управлению СТФ.

Порты Одессы, Николаева и Херсона подчинялись управлению бассейна центра во всех отношениях за исключением вопросов новых работ и обслуживания иностранных судов. По этим вопросам они подчинялись центру.

Ключевые слова: реформа, управление, порт, советский торговый флот.

Быстрое экономическое развитие страны, индустриализация, наращивание объемов экспорта и многие другие факторы требовали создания не только мощного торгового флота, но и его слаженной работы. Все это было невозможно без создания действенной и четкой системы управления водным транспортом. К концу 1920-х гг., как помним, он, вместе с портами, оказался разделенным между наркоматами путей сообщения и внешней торговли.

Создавшаяся ситуация требовала немедленных мер, а ее разрешение – принятия коллегиальных, взвешенных решений. 18 января 1930 г. вышло постановление СТО, заложившее основу дальнейшей реформы.

23 января 1930 г. состоялось совещание по вопросу реорганизации управления морским и водным транспортом. На нем присутствовали: ЦЧ – В. И. Черный, от Цумора – Ачканов, Соловьев, Аристов; от СТФ – Сергеев, Семенов, от Цуводпути – Николаев; от ЦПУ – Бовкин; от Центрореки – Илларионов. Председательствовал В. И. Зоф, который еще в 1927 г. был назначен на должность председателя правления Совторгфлота, в том же году стал членом коллегии НКПС. Кроме того, он с 1930 по 1931 гг. работал заместителем наркома путей сообщения СССР [1].

Главным вопросом была организационная структура управления речным и морским транспортом. В ходе работы совещания были приняты следующие решения.

I. Основная функция управления речного и морского транспорта – технико-экономическое руководство работой речного и морского транспорта, причем эти функции осуществляются через Управление речного и морского отдельных бассейнов.

II. Организационную структуру управления морским и отдельно речным транспортом центра наметили так: во главе управления – начальник, имеющий, примерно, 2-х заместителей, причем один из них должен быть освобожден от непосредственного заведования отделами, являясь фактически заместителем этого начальника, особенно при его отсутствии. Второй заместитель начальника – заведующий одним или несколькими отделами.

Структуру управления определили в основном так: эксплуатационный, технический, планово-экономический, финансовый отделы, отдел кадров, нового строительства.

Функции отделов предусматривались такие: 1) эксплуатационный – все вопросы коммерческой эксплуатации; 2) технический – вопросы ремонта, снабжения как флота, так и береговых сооружений, вопросы теплотехники и связи; 3) планово-экономический: плановые вопросы и, кроме того, бюро рационализации; 4) финансовый: бюджетно-финансовые функции, сметные и бухгалтерские вопросы; 5) кадров: вопросы учета, комплектования личного состава, общее руководство подготовкой и переподготовкой кадров; выдвиженчество; вопросы труда и быта; штаты, нормирование (ТНБ); 6) нового строительства: новые портовые работы, включая гидротехнические и береговое строительство; дноуглубительные работы; судостроение – причем в этом отношении создавалась группа на правах автономного п/отдела. Функции руководства из центра землечерпательными работами повседневного порядка предполагалось сосредоточить в технических отделах как по речному, так и по морскому транспорту.

Кроме отделов, создавалось управление делами, в котором сосредотачивались административные и хозяйственные функции, обслуживание юрисконсультами и проч.

III. В соответствии с решением специальной правительственной комиссии определялось, что функции судоходного надзора в отношении судов внутреннего плавания как речного, так и морского флота выделялись из состава Регистра и передава-

лись непосредственно в управление речного и морского транспорта в центр, для чего создавалось специальное бюро. В отношении морского транспорта, кроме того, это бюро должно было выполнять обязанности по разработке вопросов морского законодательства.

IV. В отношении организационной структуры управления речным и морским транспортом по бассейнам наметили следующее:

1) во главе транспорта речного и морского дальнего бассейна стоял управляющий;

2) структуру аппарата управления речного и морского транспорта бассейна грубо наметили так: оперативные функции – вопросы эксплуатации, техники, производство берегового судоремонта и проч. работы. Новое судостроение, новое портостроение – выполнялись отдельно, непосредственно будучи подчиненными центру, за исключением деревянного судостроения и мелкого судостроения, выполняемого на предприятиях, подчиненным пароходствам.

Для осуществления нового строительства портов, гидротехнических, береговых, новых, дноуглубительных работ в соответствующих морских и речных бассейнах следовало создавать районные конторы, объединяющие производство этих работ по признаку концентрации объектов строительства.

3) Бассейны на Черном море и на Азовском морях являлись отдельными и непосредственно подчиненными центру.

4) Управляющий транспортом соответственно речного и морского бассейна имел не менее 2 заместителей – одного по коммерческой и другого по технической части.

5) По местным управлениям морского и речного бассейнов намечались следующие отделы: 1) эксплуатационный, 2) технический, 3) финансовый, 4) планово-экономический, 5) кадров.

Функции нового деревянного судостроения и мелкого, выполняемого на предприятиях, подчиненных данному пароходству, включались непосредственно в состав соответствующей группы технического отдела.

Указанную выше структуру решили считать нормальной для морских бассейнов и для пароходств: Волги, Сев. Западного, Днепропетровского. Что же касается остальных бассейнов речного флота, то там структура несколько упрощалась.

6) В отношении больших судоремонтных предприятий как в речных, так и в морских бассейнах, работающих на законченном хозрасчетном бюджете, они через технические отделы подчинялись непосредственно управляющему транспортом данного бассейна.

Вопросы в отношении судоремонтных заводов в Одессе и Архангельске, а также о наименовании предполагаемых управлений морского и речного транспорта решили специально обсудить на предполагаемом широком совещании.

V. Постановили, что первичной ячейкой на месте являлся начальник порта и моррагент, причем в основных портах – Новороссийск, Ленинград, Мариуполь – моррагент должен был быть подчинен начальнику порта.

VI. При детальной разработке организационной структуры местных органов речного и морского транспорта решили предусмотреть большую увязку эксплуата-

ционной работы и планового строительства с краевыми и областными центрами, в особенности в вопросах местного сообщения.

VII. Для выработки детальной схемы и положения в первую очередь о центральных управлениях речного и морского транспорта постановили выделить комиссии из следующих лиц: 1) по управлению речным транспортом – председатель В. Черный, члены – Бовин, Лепин, Илларионов, лица, необходимые для работы по усмотрению председателя из числа работников эксплуатации. Кроме того, один представитель ЦК Союза; 2) по морскому транспорту – председатель Сергеев, члены – Ачканов, Соловьев, Тихонов, Семенов; от ЦК Союза – Муза.

VIII. Управляющие местными управлениями речного и морского транспорта получили те же права, что и председатели правлений ж/д, также являясь уполномоченными наркома путей сообщения.

XIX. В соответствии с постановлением правительства относительно выработки порядка проведения хозрасчета и режима финансирования управления речного и отдельно морского транспорта – теперь же поручить комиссиям связаться с НКФ, чтобы одновременно с разработкой общей организационной схемы, совместно с НКФ, выработать порядок проведения хозрасчета и режима финансирования.

XXI. Срок работы комиссий установили неделю, чтобы к 30 января иметь первые результаты. За своевременность работы отвечали председатели комиссий. И, наконец, в отношении реорганизации наметили резкое уплотнение работы во всех отделах и группах вновь создаваемых управлений, с жестким сокращением штатов и качественным улучшением как квалификации, так и политических требований, предъявляемых к составу.

Одновременно следовало предусмотреть необходимость значительного увеличения процента выдвиженцев в обоих управлениях примерно в пределе, равном 10 %, причем выдвиженчество иметь в виду в центральном аппарате за счет производственных предприятий речного и морского транспорта, а также за счет фабрично-заводских предприятий преимущественно металлообрабатывающей промышленности московского района [2, л. 76–78].

Как видим, требования в отношении дальнейшей проработки реформы были установлены жесткие, а сроки – сжатые. Уже 31 января 1930 г. состоялось постановление морской секции совещания по реорганизации морского транспорта. В нем указывалось, что, рассмотрев и обсудив проекты организационной структуры управления транспортом морского бассейна и управления Всесоюзным объединением морского транспорта, представляющего собой структуру законченного бассейнового транспортного хозяйства с единым бассейновым центром по правлению работой флота, всех портов и погрузочно-разгрузочным делом в них, секция постановила принять указанную структуру с такими дополнениями изменениями к ней.

Во-первых, в отношении структуры бассейновых центров.

1) Для наибольшей гибкости системы управления транспортом в бассейне, особенно Черноморском, наделить начальников крупнейших портов Черного моря функциями Глав агентов уполномоченных бассейнового управления с подчинением этим уполномоченным порайонно, тяготеющих к ним мелких портов и портовых приписных пунктов в административном и хозяйственном отношениях.

2) Считать, что таких главагентов-уполномоченных по портам Черного моря должно быть 4: 1) В Северо-Западном районе, с местонахождением в г. Одессе, 2) в Крымском районе, с местонахождением в Феодосии; 3) в Северокавказском районе, с местонахождением в Новороссийске, 4) в Закавказском районе, с местонахождением в Батуми.

3) Главагенты-уполномоченные бассейного управления подчинялись управляющему мортранспорта бассейнами: а) заведовали эксплуатацией флота местного сообщения; б) руководили хозяйством подчиненных портов; в) представляли в районе интересы морского транспорта, увязывая и согласовывая его работу с республиканскими, краевыми и окружными организациями, представляя в последних.

4) В соответствии с тем, что начальник Батумского порта наделялся функциями Главагента – уполномоченного по Закавказским портам – отдел портов Закавказья при реорганизации следовало упразднить.

5) В отношении технических портовых аппаратов и функций его установили, что: а) главные инженеры с техотделами должны быть только в крупнейших портах (начальники которых были главагентами), причем техническими аппаратами их обслуживались все порты района и приписные пункты, за исключением порта Туапсе как новостроящегося и имеющего поэтому свой технический аппарат; б) для производства портовых гидротехнических сооружений, гражданского строительства и капитального дноуглубления в каждом бассейне следовало организовать строительную контору, подчиненную непосредственно управлению Всероссийского объединения мортранспорта, но увязывающую в то же время и согласующую свою работу с управляющими мортранспортом каждого бассейна по принадлежности. До организации этих контор на весь переходный период (т. е. до конца текущего бюджетного года), в течение которого окончательно должна была определиться структура организации по новому строительству портов, все новые портовые работы и дноуглубление с базами этих работ следовало подчинить бассейному центру; в) судоремонтные базы в Одессе и Архангельске также предлагалось подчинить бассейному центру, но оставить на отдельном хозрасчете с самостоятельными директорами во главе.

6). В отношении структуры техотделов в бассейнах центральных, то здесь считалось необходимым выделение функций технического снабжения в самостоятельный отдел материально-технического снабжения.

7). Функции транспортно-экспедиционной работы предлагалось отделить от эксплуатационного отдела, создав в каждом бассейном центре самостоятельные транспортно-экспедиционные отделы.

8). Предлагалось установить, что образование самостоятельных транспортно-экспедиционных отделов и материально-хозяйственного снабжения должно быть приведено с соблюдением общей установки о сжатии штатов по бассейным центрам при реорганизации на 30 %.

По Азовскому бассейну предлагалось, а) в бассейне Азовского моря иметь 3-х нач. гл. портов Ростова-на-Дону, Мариуполя, Керчи с бассейным центром в Ростове-на-Дону;

б) управление порта в Таганроге построить по схеме Евпаторийского агентства с объединением функций в лице Морагента и капитана порта при нем;

в) порты Бердянска и Ахтари подчинить Мариупольскому порту, возглавляемому морагентом, с имеющимся при нем капитаном порта;

г) начальнику Керченского порта подчинить Таманский полуостров, Темрюк и прочие приписные пункты;

д) в порту Ейск предлагалось иметь морагента с капитаном порта;

е) в остальных пунктах должны были находиться морагенты с надзирателями портов;

ж) аппарат бассейнового центра создавать на общих, указанных выше основаниях и с установкой на уплотнение штата и работы;

з) в отношении гидротехнических сооружений порт Таганрога предлагалось обслуживать в порту Ростовом-на-Дону и своего штата не иметь.

Что же касается структуры центрального управления, то ее организация виделась построенной так: 1) учитывая характер нового объединения на началах хозрасчета и сношения с границей, предлагалось назвать его «Всесоюзным Объединением Морского Транспорта» (ВОМТ), во главе которого стоял бы начальник управления; 2) предложенную схему центрального аппарата принять в целом, с уточнением функций управления местами, дополнив слова «административный» словом «хозяйственный»; 3) предлагалось пересмотреть функции отделов с тем, чтобы центральный орган морского транспорта был построен так, чтобы он являлся исключительно органом по центральному планированию, технико-экономическому руководству, инструктажу и контролю работы мест.

Что касается вопроса о порядке финансирования, то морская секция пришла к мнению, что принципиально правильным и совершенно необходимым был бы переход организуемого объединения морского транспорта на централизованную кассу.

Одним из важнейших был вопрос о штатах. Секция считала, что одновременно об уточнении функций отделов центра и мест следовало произвести жесткое сокращение штатов по запроектированным структурам в пределах 30 % от всего имеющегося к моменту реорганизации штатного контингента по Совторгфлоту, Цумору, Каспару и их периферийным органам.

При этом сжатие штатов предполагалось:

а) по линии объединения обслуживающего и финансово-счетного персонала по бассейновому центру с аппаратом начальников портов в Одессе, Архангельске, Владивостоке, Ростове на Дону и Ленинграде так, чтобы обслуживающий персонал по административно-хозяйственной и финансовым частям имелся бы в этих центрах, в каждом отдельном случае и в одном месте;

б) по линии особо жесткого сжатия штатов административно-хозяйственного состава и финансово-счетных работников, а также состава Техотдела при реорганизации на местах аппаратов порта, морагенств, имея в виду, что в этот период эти функции и штатный состав на местах были параллельно у Совторгфлота и в портах, по всей периферии;

в) сжатие аппарата по центру предлагалось провести за счет изъятия оперативной работы отделов в центре с передачей ее местам. При этом по ЦУМОру при сли-

янии с СТФ и организации бассейных центров необходимую часть квалифицированных и инженерно-механических работников аппарата ЦУМОра следовало выделить для укрепления бассейных центров, принимающих на себя полностью работу по руководству портами, каковая до сего велась Цумором опосредованно [2, л. 92–94].

13 февраля 1930 г. было принято постановление ЦИК и СНК СССР «О реорганизации управления морским и речным транспортом». Этот документ предписывал, во-первых, образовать в ведении НКПС всесоюзные объединения морского и речного транспорта, действующие на основе хозяйственного расчета.

Во-вторых, передать всеозному объединению морского транспорта: а) все морские торговые порты, в том числе и Ленинградский, со всем их имуществом; б) весь актив и пассив акционерных обществ «Совторгфлот» и «Госкаспар» по балансам на 1 января 1930 г.

В-третьих, передать всеозному объединению речного транспорта:

а) все состоящие в ведении НКПС речные пароходства;

б) все имущество, находящееся в ведении управлений внутренних водных путей.

В-четвертых, на всеозные объединения морского и речного транспорта возложить заведывание и эксплуатацию имущества пароходств и других предприятий, состоящих в их ведении, организацию новых пароходств и других предприятий, руководство капитальным строительством в соответствующих отраслях транспорта.

Всеозные объединения морского и речного транспорта должны были действовать на основании уставов, утверждаемых СНК СССР. Наркому НКПС поручалось возложить руководство морским и речным транспортом на одного из своих заместителей. Кроме того, НКПС следовало в месячный срок представить на утверждение СНК СССР изменения действующего законодательства, вытекающие из этого постановления [3].

Во исполнение данного постановления 30 мая 1930 г. вышел приказ № 67 начальника Главного управления СТФ об утверждении структуры морских управлений советского торгового флота. Ранее существовавшие органы управления морского транспорта на местах (Совторгфлота, Каспара, Цумора) признавались упраздненными.

Соответствующие аппараты на местах реорганизовывались на основании объявленной ниже временной структуры местных органов Центрального Управления Совторгфлота. Детальное определение круга ведения отдельных частей вновь образованных органов предусматривалось в издаваемых особо типовых положениях об этих органах.

Во главе Азовского управления Совторгфлота стоял управляющий СТФ Азовского моря. Ему непосредственно были подчинены его 2 заместителя, органы периферии (перечисленные ниже) и отделы: а) планово-экономический; б) кадров, в) плановый; г) управление делами; и) инспекция; е) бюро рационализации.

В ведении первого заместителя Управляющего находился эксплуатационный отдел, состоящий из 5 групп, в том числе и группы «эксплуатации портов».

Управляющему СТФ Азовского моря подчинены: а) Ростовское портовое моррагентство; б) управление Мариупольского районного порта; в) Керченское районное портовое моррагентство.

Во главе управления Мариупольского районного порта стоял управляющий. Ему непосредственно подчинялись: а) моррагент, в ведении которого были группы эксплуатационная и транспортно-экспедиторских работ; б) планово-экономическая группа; в) группа кадров и экономики труда; г) финансово-расчетная группа; д) административно-хозяйственная группа; е) инженер порта, в ведении которого были группы техническая и материально-хозяйственного снабжения; ж) портовый моррагент и субагент в Геническе.

Во главе Керченского районного портового моррагентства также находился управляющий, которому были непосредственно подчинены: а) моррагент, в ведении которого были группы эксплуатационная и транспортно-экспедиторских работ; б) административно-хозяйственная группа; в) бухгалтерия; г) инженер порта, в ведении которого были группы: техническая и материально-хозяйственного снабжения; д) портовый моррагент в Темрюке в ведении которого была оперативная группа; е) субагент в Тамани [2, л. 5–8].

Во главе Черноморского управления Совторгфлота стоял управляющий СТФ Черного моря. Ему непосредственно были подчинены 2 его заместителя и нижеперечисленные органы, а также: а) отдел кадров, труда и быта; б) финансовый отдел; в) планово-экономическое бюро; г) бюро рационализации; д) инспекция; е) секретариат управления.

В ведении первого заместителя управляющего находился эксплуатационный отдел, непосредственным руководителем которого он и был. Эксплуатационный отдел состоял из 5 групп, в том числе «эксплуатации портов».

Во главе управления Одесского порта стоял управляющий, которому непосредственно подчинялись: а) моррагент, в ведении которого были 1) эксплуатационный отдел, состоящий из групп: малого каботажа и заграничного плавания, обслуживания и эксплуатации плавсредств; 2) транспортно-экспедиторский отдел, состоящий из транспортно-экспедиторских операций, складских таможен, операций, погрузочно-разгрузочных работ и автоперевозок; б) учетно-распределительный отдел и тарифно-нормативный, состоящие из групп: учета и распределения, нормирования зарплаты; в) финансовый отдел, состоящий из нескольких групп; г) административно-хозяйственный отдел, состоящий из административно-хозяйственной группы и секретной переписки; д) главный инженер, в ведении которого был технический отдел, состоящий из групп: ремонта вспомогательного флота, плавсредств, ремонта портовых и гидротехнических сооружений, дноуглубительных работ, новых портостроительных работ, материального снабжения; е) портовый моррагент в Очакове.

Во главе управления Николаевского порта стоял управляющий, которому непосредственно были подчинены: а) эксплуатационный отдел, состоящий из групп: малого каботажа и заграничного плавания, эксплуатации плавсредств и портовых устройств, транспортно-экспедиционный и погрузочно-разгрузочных операций; б) тарифно-нормировочное бюро; в) бухгалтерия; г) технический отдел, состоящий из групп: ремонта порта и плавсредств, дноуглубительных работ (которой подчинена

база дноуглубительных работ), материально-хозяйственного снабжения, новых работ.

В отдельную структуру было выделено Управление СТФ Крымского района. Во главе этого управления (г. Феодосия) стоял управляющий СТФ Крымского района. Ему подчинялись соответствующие морагенства и иные структуры, но не начальники портов и сами порты [2, л. 5, 9].

Также было образовано управление Совторгфлота Северокавказского района. Во главе его (г. Новороссийск) стоял управляющий СТФ Северокавказского района. В ведении главного инженера этого управления находился технический отдел, непосредственным руководителем которого он и был. Технический отдел состоял из групп: ремонта вспомогательного флота и плавсредств, ремонта портовых и гидротехнических сооружений, материально-хозяйственного снабжения, новых порто-строительных работ.

Управляющему СТФ Северокавказского района подчинялись: а) управление Туапсинского порта; б) возглавляемые портовыми морагентами эксплуатационные группы этих морагенств; а) морагенты в Адлере, Геленджике и Джубге.

Во главе управления Туапсинского порта стоял управляющий, которому непосредственно были подчинены: а) морагент, в ведении которого был эксплуатационный отдел, состоящий из групп: морских операций и транспортно-экспедиционных работ; б) главный инженер, в ведении которого находились группы техническая и строительных работ порта; в) тарифно-нормировочное бюро; г) бухгалтерия; д) административно-хозяйственная группа [4, л. 9–9 об.].

Основной круг ведения органов Совторгфлота на Черном море устанавливался такой. В ведение Управления бассейнового центра входило: а) управление транзитным (грузовым и пассажирским) флотом; б) планирование (перспективное и составление годовых планов), анализ и учет работы флота и портов; в) ремонт, техническая эксплуатация флота и портовых устройств, снабжение флота; в) учет, комплектование и подготовка личного состава флота.

В круг ведения районного управления СТФ входило: а) управление линиями местного значения и вспомогательным флотом; б) заведывание хозяйством районного порта и руководство хозяйством подчиненных портов, погрузочно-разгрузочным и транспортно-экспедиционным делом; в) руководство обслуживанием иностранных судов и судов СТФ транзитных линий; г) руководство ремонтом, снабжением портов, плавучими средствами и портовыми новыми ремонтно-строительными работами; д) инспектирование и инструктирование подчиненных портов; е) отчетность по району.

В круг ведения управления портов и портовых Морагенств входило: а) эксплуатация судов местного значения, плавсредств и портовых устройств; б) транспортно-экспедиционные и погрузочно-разгрузочные работы; в) обслуживание иностранных судов и судов СТФ, транзитных линий; г) ремонт и снабжение плавсредств, благоустройство и охрана порта; д) санитарная и противопожарная охрана порта; е) служба связи.

В круг ведения морагентов входило: а) обслуживание судов местных и транзитных; б) производство погрузочно-разгрузочных работ.

Районные управления были подчинены во всех отношениях по работе флота Черноморскому управлению СТФ; по работе тоннажа и по портовому хозяйству они подчинялись Центральному управлению СТФ.

Порты Одессы, Николаева и Херсона подчинялись управлению бассейнового центра во всех отношениях за исключением вопросов новых работ и обслуживания иностранных судов. По этим вопросам они подчинялись центру [4, л. 10–10 об.].

Приказом начальника Центрального управления Совторгфлота 30 мая 1930 г. № 68 было введено Временное типовое положение об управлении СТФ для каждого определенного моря. В нем указывалось, что данное Управление СТФ имеет своей задачей эксплуатацию флота и портов данного моря в соответствии с требованиями социалистического строительства и советской экономики, на основе общих директив Центрального Управления СТФ и на началах хозяйственного расчета (п. 1).

Во главе управления СТФ стоял управляющий флотом, подчиненный начальнику центрального управления СТФ (п. 2).

На планово-экономический отдел управления возлагалась задача анализа работы флота и портов, годовое планирование развития и работы флота и портов и контроль в выполнении планов (п. 6). Для осуществления стоящих перед ним задач планово-экономический отдел производил:

а) по группе анализа работы флота и портов: 1) экономический анализ эксплуатации отдельных линий и судов на устанавливаемых сообщениях (и такой же анализ работы торговых портов с точки зрения интересов народного хозяйства приморских районов и удовлетворения грузопотоков советским тоннажем; 2) составление сводок и отчетов о работе флота и портов, а также иностранного и стороннего тоннажа на советские порты;

б) по группе планирования работы флота и портов: 1) установление потребности в тоннаже СТФ и способов наиболее целесообразного его использования на основе изучения грузо- и пассажиропотоков на данном море; 2) составление годовых планов работы флота и портов с расчетом наилучшего удовлетворения тяготеющих к морю районов в морских перевозках; 3) наблюдение и контроль за выполнением планов и внесение коррективов в планы по согласованию с эксплуатационным отделом (п. 8).

На эксплуатационный отдел возлагалось оперативное руководство производственной эксплуатацией транспортного флота (кроме судов местного значения) и портов путем максимального удовлетворения пассажиропотоков и потребности советской промышленности, сельского хозяйства и торговли в морском транспорте для перевозки грузов с помощью максимальной загрузки СТФ, сокращения участия в советских перевозках иностранных судов и наиболее рациональной постановки работы портов (п. 9).

Эксплуатационный отдел должен был уплотнять работу флота и портов, ускорять оборачиваемость судов, обеспечивать полное выполнение утвержденных планов эксплуатации и снижение себестоимости для наибольшего и наилучшего удовлетворения потребности в морских перевозках (п. 10).

Для осуществления стоящих перед ним задач эксплуатационный отдел должен был производить: в) по транспортно-экспедиторской группе – инструктирование по

производству транспортно-экспедиторских операций в портах данного моря; д) по группе эксплуатации портов – руководство эксплуатацией портового хозяйства и портовым обслуживанием (п. 11).

На технический отдел возлагалось руководство технической эксплуатацией и ремонтом флота и портов (п. 12). Он должен был поддерживать в технически исправном состоянии транспортные и вспомогательные суда флота и портовые устройства, обеспечивать наиболее производительное использование применяемых технических устройств, ускорить производство и уменьшить стоимость, с одновременным повышением качества, ремонта судов и ремонтно-строительных работ в портах.

По группе технической эксплуатации портовых устройств и ремонтных работ порта он наблюдал за технически исправным состоянием портовых устройств и принятием мер к обеспечению их своевременным ремонтом в плановом порядке; осуществлял техническое руководство производством ремонта портовых устройств в отношении сроков, качества, объема, стоимости (п. 13).

На отдел материально-хозяйственного снабжения возлагалась задача организации снабжения флота и портов данного моря (п. 15). Он должен обеспечивать рациональную постановку планового снабжения, устанавливать нормы и измерители потребления, не допускать затоваривания и улучшать складское хранение и учет материалов, топлива и др. видов снабжения флота и портов.

На заготовительную группу возлагалось выявление потребности в материально-хозяйственном снабжении флота и портов.

На группу нормирования и распределения возлагалось распределение по портам заготовительных материалов, инвентаря и топлива.

На складочную группу возлагалось руководство постановкой складского хранения топлива и предметов снабжения в портах, реализацией в портах неликвидных материалов, инвентаря, механизмов и другого дефектного имущества.

На учетно-материальную группу возлагалось: учет инвентаря, материалов, топлива и прочих видов снабжения на судах и в портах; ведение сводного материально-учета по флоту и портам (п. 16). Отдельно были прописаны и обязанности финансового отдела [4, л. 13 об. –18].

Вместе с типовым положением для управления морей этим же приказом было введено и типовое положение о районном управлении СТФ. В нем предусматривалось, что районное управление СТФ имеет своей задачей эксплуатацию линии местного назначения, заведывание портовым хозяйством района на началах хозяйственного расчета (п. 1). Во главе каждого районного управления СТФ стоял управляющий районом СТФ, который назначался управляющим СТФ и был подчинен управляющему СТФ данного моря (п. 2).

Районное управление СТФ одновременно было управлением местного порта (п. 3). По всем вопросам, перечисленным ниже (ст. ст. 7–13), районное управление СТФ составляло планы и производственные программы по всем портам и приписным пунктам, находящимся в составе своего района, и регулировало работу этих портов (пунктов) (п. 4).

Каждое районное управление портами СТФ состояло из следующих 5 групп (отделов) в крупных управлениях: а) эксплуатационный; б) технической; в) материально-хозяйственного снабжения; г) финансово-расчетной; д) кадров; е) административно-хозяйственной (п. 5).

На экспедиционную группу возлагались: а) эксплуатация соответствующих линий местного значения; б) эксплуатация ледокольных средств и вспомогательного флота; в) эксплуатация территории местного порта, его причальных линий, складочных помещений, механического оборудования, жилых зданий, гражданских сооружений и других устройств порта; г) транспортно-экспедиторские и товарно-складские операции; д) агентирование судов, посещающих местный порт; е) погрузочно-разгрузочные работы; ж) исчисление портовых сборов и плат за услуги; з) регулирование эксплуатационной работой организаций, работающих в местном порту; и) согласование с местными коммунальными и другими органами вопросов о границах портов (п. 6).

На техническую группу возлагалось: а) содержание в технически исправном состоянии судов местных линий, ледоколов и вспомогательных судов и сооружений и оборудования местного порта; б) теплотехнические работы, в частности контроль расхода топлива; в) заведование землечерпальными средствами, поддержание определяющих глубин в портах и приписных пунктах района, в частности принятие мер к удалению предметов, затонувших в пределах портовых вод, на фарватерах и вблизи границ портов и препятствующих судоходству; г) заведование всеми видами связи с районом, в том числе и руководство эксплуатацией портовой и судовой радиосвязи, электроустановками в местном порту; е) регулирование работы организаций, производящих строительство в местном порту (п. 8).

На группу материально-хозяйственного снабжения возлагались: а) заготовка материалов, инвентаря, топлива и продовольствия; б) хранение заготовительных предметов снабжения и заведование складами; в) снабжение транспортных, ледокольных судов и вспомогательного флота материалами, инвентарем, топливом и продовольствием; г) реализация неликвидных материалов, инвентаря, механизмов, и другого дефектного имущества; д) материальный учет.

На финансово-расчетную группу возлагалось: а) составление финансовых планов и доходных и расходных смет; б) получение и распределение денежных средств; в) учет кредитов и контроль за соблюдением денежной дисциплины; г) получение фрахта и платы за транспортно-экспедиторское обслуживание; д) взимание портовых и других установленных сборов и платы за портовое обслуживание; е) учет доходных поступлений по портам и приписным пунктам района; ж) всякого рода расчеты; з) бухгалтерский учет операций районного управления; и) составление установленной периодической и годовой финансовой отчетности и баланса по всему району (п. 9).

На группа кадров возлагалось: а) поддержание связи с местными учебными заведениями, готовящими кадры для СТФ, для оказания влияния и поддержки со стороны производства на подготовку; б) оформление и согласование с заинтересованными организациями вопросов приема, увольнения, перемещения и т. п. личного состава, оформляемого в установленном порядке в районном управлении, и наблю-

дение за правильным комплектованием судов экипажем; в) ведение установленных видов учета личного состава; г) проверка и установление норм выработки расценок сдельных работ в портах и приписных пунктах района; д) обследование и изучение условий производства работ, отдельных трудовых процессов; е) дача заключений по вопросам нормирования и производительности труда, оплаты труда; ж) разработка мер по рациональному пользованию рабочей силы и времени, объединение работы по установлению штатных измерителей; з) разработка вопросов, связанных с заключением и выполнением коллективных и трудовых договоров; и) разработка и проведение правил внутреннего распорядка и наблюдение за трудовой дисциплиной (п. 10).

На административно-хозяйственную группу возлагалось административное, делопроизводственное, хозяйственное и юридическое обслуживание районного управления (п. 11) [4, л. 18–19].

Ну и, наконец, было введено Типовое положение об управлении порта и портовом морагенстве СТФ. На управление порта (портовое морагенство) возлагалось заведование хозяйством порта, производство транспортно-экспедиторских и перегрузочных операций и агентирование судов, посещающих порт, – на началах хозяйственного расчета (п. 1).

Во главе управления портом стоял управляющий портом (портовый морагент), он назначал управляющим СТФ своего моря и был подчинен управляющему районом СТФ (п. 2).

Управление порта состояло из следующих групп: а) эксплуатационной; б) технической; в) финансово-расчетной; г) административно-хозяйственной (п. 3).

Эксплуатационная группа производила: а) эксплуатацию вспомогательного флота; б) эксплуатацию территории порта, его причальных линий, складочных помещений, механического оборудования и иных зданий, гражданских сооружений и других устройств порта; в) транспортно-экспедиторские и товарно-складские операции; г) агентирование судов, посещающих порт; д) погрузочно-разгрузочные работы; е) исчисление портовых сборов и плат за услуги; ж) регулирование эксплуатационных работ организаций, работающих в порту; з) согласование с местными коммунальными и другими организациями вопросов о границах портов (п. 4).

Техническая группа производила: а) содержание в технически исправном состоянии вспомогательных судов, плавучих средств и сооружений и оборудования порта; б) заведование всеми видами связи в порту, в том числе и эксплуатация радиосвязи и электроустановок в порту; в) регулирование работы организаций, производящих строительство в порту; г) заготовка и хранение материалов, инвентаря, топлива и продовольствия и заведование складами; д) снабжение транспортных и ледокольных судов и вспомогательного флота материалами, инвентарем, топливом и продовольствием; е) реализация неликвидных материалов, инвентаря, механизмов и другого дефектного имущества; ж) инвентарный учет (п. 5).

Финансово-расчетная группа производила: а) составление финансовых планов и доходных и расходных мест; б) получение и распределение денежных средств; в) учет кредитов; г) получение фрахта и платы за транспортно-экспедиторское обслуживание; д) взимание портовых и других установленных сборов и платы за порто-

вое обслуживание; е) всякого рода расчеты; ж) бухгалтерский учет операций порта; з) составление установленной периодической и годовой финансовой отчетности и баланса (п. 6).

Административно-хозяйственная группа заведовала личным составом и производила административное, делопроизводственное, хозяйственное и юридическое обслуживание порта, а также наблюдение за правильным комплектованием судов СТФ экипажем (п. 7) [4, л. 19–20].

Следует также указать, что реформирование органов управления портовым делом в Черноморско-Азовском регионе было начато еще до издания вышерассмотренного приказа начальника Центрального Управления СТФ 30 мая 1930 г. Так, согласно выписки из книги приказов Крымского районного управления СТФ на 1930-й г., приказом управления СТФ Черного моря от 12 апреля 1930 г. № 1 управление Феодосийского торгового порта было реорганизовано в управление Крымским районом СТФ, в состав которого вошли торговые порты Феодосии, Севастополя, Евпатории и Ялты, объединившиеся с местными морагентами, причем Ялтинский порт объединял приписные портовые пункты и морагенства в Алушке, Гурзуфе, Алуште и Судаке, о чем объявлялось подчиненным портам и приписным пунктам.

В этот же день, на основании приказа по управлению СТФ Черного моря от 14 апреля 1930 г. № 172, вступил в исполнение обязанностей Управляющего Крымским районом Управления СТФ Черного моря и Феодосийским торговым портом. С 5 мая 1930 г. морагент Николаенко А. В. назначен ответственным руководителем по эксплуатационной части с возложением на него обязанностей по замещительству Управляющего районом [4, л. 8].

Также можно указать, что в ходе реформы в состав управления Николаевского торгового порта вошел приписной порт Очакова; в состав управления порта Херсона вошли приписные порты в Хорлах, Скадовске и пункты в Прорайске, Станиславе, Збурьевке и Голой Пристанни [2, л. 24].

Следует упомянуть и о том, что в этом же 1930 г. был принят Устав всесоюзного объединения морского транспорта (Совторглот / СТФ). Среди его основных целей находим и пункт «г», по которому СТФ заведовал территорией портов и причальными линиями и эксплуатировал портовые склады, механическое оборудование и другие портовые устройства и приспособления, а также ледоколы и суда вспомогательного флота [5, л. 192–195 об.].

В продолжение реформы управления водным транспортом 22 ноября 1930 г. СНК СССР принял постановление № 661 «О разделении народного комиссариата внешней и внутренней торговли Союза ССР на два самостоятельных народных комиссариата: народный комиссариат снабжения Союза ССР и народный комиссариат внешней торговли Союза ССР» [6]. За последним из них были оставлены порты Ленинграда и Кронштадта.

Таким образом, по реформе управления водным транспортом и портами Черноморско-Азовского региона в 1930 г. можно указать следующее. 13 февраля 1930 г. было принято постановление ЦИК и СНК СССР «О реорганизации управления морским и речным транспортом». Этот документ предписывал образовать в ведении НКПС всесоюзные объединения морского и речного транспорта, действующие на

основе хозяйственного расчета. Всесоюзному объединению морского транспорта и передавались все морские торговые порты, в том числе и Ленинграда, со всем их имуществом. Во исполнение данного постановления № 67 от 30 мая 1930 г. вышел приказ начальника Главного управления СТФ об утверждении структуры морских управлений советского торгового флота. Детальное определение круга ведения отдельных частей вновь образованных органов предусматривалось в издаваемых особыми типовых положениях об этих органах.

Во главе Азовского управления Совторгфлота стоял управляющий СТФ Азовского моря. Управляющему СТФ Азовского моря подчинены: а) Ростовское портовое моргагенство; б) управление Мариупольского районного порта; в) Керченское районное портовое моргагенство.

Во главе Черноморского управления Совторгфлота стоял управляющий СТФ Черного моря. Во главе управления портов были управляющие (Одесского, Николаевского, Херсонского). В отдельную структуру было выделено Управление Совторгфлота крымского района. Во главе этого управления, находившегося в Феодосии, стоял управляющий СТФ Крымского района. Ему подчинялись соответствующие моргагенства и иные структуры, но не начальники портов и сами порты.

Также было образовано управление Совторгфлота Северокавказского района. Во главе его стоял управляющий СТФ Северокавказского района. Управляющему СТФ Северокавказского района подчинены: а) управление Туапсинского порта; б) возглавляемые портовыми моргагентами портовые Моргагенства в Анапе и Сочи, которым подчинялись эксплуатационные группы этих моргагенств; а) моргагенты в Адлере, Геленджике и Джубге.

Именно на районные управления СТФ было возложено, кроме прочего, заведование хозяйством районного порта и руководство хозяйством подчиненных портов, погрузочно-разгрузочным и транспортно-экспедиционным делом; руководство ремонтом, снабжением портов, плавучими средствами и портовыми новыми ремонтно-строительными работами; инспектирование и инструктирование подчиненных портов.

В круг ведения Управления портов и портовых моргагенств входило: а) эксплуатация судов местного значения, плавсредств и портовых устройств; б) транспортно-экспедиционные и погрузочно-разгрузочные работы; в) обслуживание иностранных судов и судов СТФ, транзитных линий; г) ремонт и снабжение плавсредств, благоустройство и охрана порта; д) санитарная и противопожарная охрана порта; е) служба связи.

В круг ведения моргагентов входило: а) обслуживание судов местных и транзитных; б) производство погрузочно-разгрузочных работ.

Районные управления были подчинены во всех отношениях по работе флота Черноморскому управлению СТФ; по работе тоннажа и по портовому хозяйству они подчинялись Центральному управлению СТФ.

Порты Одессы, Николаева и Херсона подчинялись управлению бассейнового центра во всех отношениях за исключением вопросов новых работ и обслуживания иностранных судов. По этим вопросам они подчинялись центру.

Приказом начальника Центрального управления Совторгфлота 30 мая 1930 г. № 68 были введены: временное типовое положение об управлении СТФ для каждо-

го определенного моря; типовое положение о районном управлении СТФ и типовое положение об управлении порта и портовом моррагентстве СТФ. В частности, последним на управление порта (портовое моррагентство) возлагалось заведование хозяйством порта, производство транспортно-экспедиторских и перегрузочных операций и агентирование судов, посещающих порт, – на началах хозяйственного расчета.

Во главе управления портом стоял управляющий портом (портовый моррагент), он назначал управляющим СТФ своего моря и был подчинен управляющему районном СТФ. Управление порта состояло из следующих групп: а) эксплуатационной; б) технической; в) финансово-расчетной; г) административно-хозяйственной.

Приказом управления Совторгфлота Черного моря от 12 апреля 1930 г. № 1 управление Феодосийского торгового порта было реорганизовано в управление Крымским районом СТФ, в состав которого вошли торговые порты Феодосии, Севастополя, Евпатории и Ялты, объединившиеся с местными моррагентами, причем Ялтинский порт объединял приписные портовые пункты и моррагентства в Алушке, Гурзуфе, Алуште и Судаке.

В ходе реформы в состав управления Николаевского торгового порта вошел приписной порт Очакова; в состав управления Херсонского торгового порта вошли приписные порты в Хорлах, Скадовске и пункты в Прорайске, Станиславе, Збурьевке и Голой Пристанни.

Список использованных источников и литературы

1. Вячеслав Иванович Зоф. URL: http://hrono.ru/biograf/bio_z/zof_vi.php (дата обращения 2.12.2017).
2. Государственный архив Республики Крым (далее – ГАРК), ф. Р-1599, оп. 1, д. 120. Материалы по реорганизации морского транспорта и объединению управления Ялтинского торгового порта с Ялтинским морским агентством Совторгфлота (приказы, циркуляры, протоколы, штаты, функции по отделам и должностям служащих и рабочих Ялтинского торгового моррагентства). 27.02.1930-25.04.1930. 97 л.
3. Постановление ЦИК и СНК СССР «О реорганизации управления морским и речным транспортом» [электронный ресурс] // Правовая Россия – URL: <http://lawru.info/dok/1930/02/13/n1199391.htm> (дата обращения: 31.03.2016).
4. ГАРК, ф. Р-1599, оп. 1, д. 107. Приказы и циркуляры Центрального управления советского торгового флота. Измененная структура морских управлений Своторгфлота. 11.04.1930-20.10.1930 г. 31 л.
5. ГАРК, ф. Р-1599, оп. 1, д. 110. Протоколы совещаний работников управления Крымским районом Совторгфлота Черного моря, Феодосийского, Севастопольского, Евпаторийского, Сочинского торговых портов и переписка с управлением Крымским районом Совторгфлота Черного Моря, Управлением советским торговым флотом Черноморского бассейна по хозяйству порта. Ведомости на плавание порта. 8.05.1930-27.12.1930 г. 499 л.
6. Постановление Центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров «О разделении Народного комиссариата внешней и внутренней торговли Союза ССР на два самостоятельных народных комиссариата: Народный комиссариат снабжения Союза ССР и Народный комиссариат внешней торговли Союза ССР». СЗ СССР 1930 г. № 56, ст. 592.

Koval A. Management reform by a river and marine transport 1930 // Scientific notes of V. I. Vernadsky Crimean Federal University. Juridical science. – 2017. – Т. 2 (68). № 3. – P. 57–73.

That on was February, 13 1930 accepted decision of managing the USSR "About reorganization of management by a marine and river transport". This document ordered, to form in a conduct the commissariat of ways of report the all-union associations of marine and river transport, operating on the basis of economic

calculation. To the all-union association of marine transport and all marine trade ports were passed, including Leningrad, with all their property. on May, 30 1930 after №67 the order of chief of Main administration of the Soviet mercantile fleet (SMF) went out about claim of structure of marine managements of soviet mercantile fleet. The detailed determination of circle of conduct of separate parts of again well-educated organs was envisaged in the published especially model positions about these organs. At the head of Азовского management of SMF the manager of SMF of sea of Azov stood. Inferior the manager of SMF of sea of Azov : а) Ros-tov on Don port Морепенство, the б) management of Mariupol district port and в) is Kerch district port marine agency. The manager of SMF of the Black sea stood at the head of the black Sea management of SMF. At the head of management of ports there were managers (Odesa, Mykolaiv, Kherson). Management of SMF of the Crimean district was distinguished in a separate structure. The management of SMF of the NorthCaucasian district formed. At the head of him being in Novorossisk, the manager of SMF of the NorthCaucasian district stood. On district managements SMF was laid, except other, management and guidance the economy of district port by the economy of inferior ports, loading and unloading and transport-expeditionary business; guidance by repair, supply of ports, floating facilities and port new repair-building works; inspecting and instructing of inferior ports.

District managements were inferior in all the relations on work of fleet to the black Sea management of SMF; on work of tonnage and on a port economy they submitted to the Central management of SMF. Ports of Odesa, Mykolaiv and Kherson submitted to the management of pool of center in all respects except for the questions of new works and maintenance of foreign courts. On these questions they submitted to the center.

Keywords: reform, management, port, soviet mercantile fleet.

Spisok ispolzovannyih istochnikov i literaturyi:

1. Vyacheslav Ivanovich Zof. URL: http://hrono.ru/biograf/bio_z/zof_vi.php (data obrascheniya 2.12.2017).

2. Gosudarstvennyiy arhiv Respubliki Kryim (dalee – GARK), f. R-1599, op. 1, d. 120. Materialyi po reorganizatsii morskogo trasporta i ob'yadineniyu upravleniya Yaltinskogo torgovogo porta s Yaltinskim morskim agenstvom Sovtorgflota (prikazyi, tsirkulyaryi, protokolyi, shtaty, funktsii po otdelam i dolzhnostyam sluzhaschih i rabochih Yaltinskogo torgovogo moagenstva). 27.02.1930–25.04.1930. 97 l.

3. Postanovlenie TsIK i SNK SSSR «O reorganizatsii upravleniya morskim i rechnym transportom» [elektronnyiy resurs] // Pravovaya Rossiya – URL: <http://lawru.info/dok/1930/02/13/n1199391.htm> (data obrascheniya: 31.03.2016).

4. GARK, f. R-1599, op. 1, d. 107. Prikazyi i tsirkulyaryi Tsentralnogo upravleniya sovetского torgovogo flota. Izmenennaya struktura morskikh upravleniy Svotorgflota. 11.04.1930-20.10.1930 g. 31 l.

5. GARK, f. R-1599, op. 1, d. 110. Protokolyi soveschaniy rabotnikov upravleniya Kryimskim rayonom Sovtorgflota Chernogo morya, Feodosiyskogo, Sevastopolskogo, Evpatoriyskogo, Sochinskogo torgovyih portov i perepiska s upravleniem Kryimskim rayonom Sovtorgflota Chernogo Morya, Upravleniem sovetским torgovym flotom Chernomorskogo basseyna po hozyaystvu porta. Vedomosti na plavsredstva porta. 8.05.1930–27.12.1930 g. 499 l.

6. Postanovlenie Tsentralnogo ispolnitelnogo komiteta i Soveta narodnyih komissarov «O razdelenii Narodnogo komissariata vneshney i vnutrenney torgovli Soyuzа SSR na dva samostoyatelnyih narodnyih komissariata: Narodnyie komissariat snabzheniya Soyuzа SSR i Narodnyiy komissariat vneshney torgovli Soyuzа SSR». SZ SSSR 1930 g. № 56, st. 592