

УДК 34:656.073"20"

**ОРГАНИЗАЦИЯ СОВТОРГФЛОТОМ ПОГРУЗОЧНО-
РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ В 20–30 ГГ. ХХ В.**

Клименко Е. П.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

Настоящее исследование посвящено одной небезынттересной теме, связанной с организацией процесса погрузочно-разгрузочных работ на морском транспорте Советским торговым флотом. Автор исследует положительный опыт руководства Совторгфлотом погрузочными работами на примере создания собственных артелей грузчиков, проведения механизации процесса погрузки-разгрузки в портах, приобретения погрузочного инвентаря для ускорения работ в порту, созыва специальной конференции грузчиков и др. В работе изучается вопрос о том, какие производственные отношения, возникающие в ходе проведения погрузочных работ, требовали урегулирования с помощью правовых норм. Отмечены существовавшие пробелы в законодательстве. Кроме того, в статье раскрываются причины неисполнения директив Совторгфлота на местах и последствия, к которым это привело.

Ключевые слова: погрузочно-разгрузочные работы, Совторгфлот, перевозка грузов, грузчик.

В морских портах обрабатывается около 60 % всех внешнеторговых грузов РФ. За последние пятнадцать лет грузооборот российских морских портов увеличился практически в 4 раза. По итогам 2017 г. он вырос по сравнению с показателем предыдущего года на 9 % и достиг, согласно статистике Ассоциации морских торговых портов, 787 млн т. [1]. Такие статистические данные, однозначно, не могут не радовать многих специалистов. Однако не стоит забывать, что с увеличением грузооборота возрастает и потребность в осуществлении вспомогательных операций, например, по приему и передаче грузов. Уместно обратиться к имеющемуся богатому опыту нашей страны в данной сфере для изучения истории становления процесса организации погрузочно-разгрузочных работ и его правового регулирования.

Историография указанной проблемы представлена работами таких авторов, как Змерзлый Б. В., Конталев В. А., Маковский А. Л., Кокин А. С., Воронков А. В., Клементьев Ю. В., Невзоров А. С., Морозов С. Ю., Гуженко Т. Б., Филиппов Ю. Д. [2–10] и др.

Организация погрузочно-разгрузочных работ в портах имеет огромное значение в деятельности торгового флота, внешней и внутренней торговли, всей экономики страны. В период до 1917 г. основные вопросы, связанные с погрузочно-разгрузочными работами, централизованно не регулировались, а возлагались в основном на заинтересованные стороны – владельцев грузов, судов, купцов, грузчиков и т. д. Администрация порта в этом вопросе чаще занимала роль арбитра, к непосредственному его регулированию обратилась лишь в начале ХХ в., да и то частично [2, с. 417–430]. Несмотря на начавшийся процесс механизации погрузочно-разгрузочных работ, основной рабочей силой оставались грузчики. Вызвано это было многотипностью торговых судов, что осложняло применение стандартизированных средств погрузки и разгрузки (краны, лебедки, элеваторные ленты и т. д.), относительно незначительный вес в общей работе портов таких механизмов, в том

числе из-за их разрушения в годы гражданской войны, непригодность многих портов к их использованию и т. д.

Безусловно, все это создавало колоссальные трудности для осуществления морских перевозок, погрузки и выгрузки товаров в частности. Выходом из этой непростой ситуации была передача всех обязанностей по приему и передаче грузов одной организации в лице ее доверенных лиц. Однако существовавшая в указанный период государственная монополия не давала возможность выбирать учреждение, которое возьмет на себя все вспомогательные операции для осуществления морских перевозок.

С целью централизации деятельности в области морской торговли 18 июля 1924 г. постановлением Совета труда и обороны был утвержден учредительный договор между Народным комиссариатом путей сообщения (далее – НКПС) и Народным комиссариатом внешней торговли об образовании Советского торгового флота (далее – Совторгфлот, СТФ). Согласно приказу по Совторгфлоту от 28 августа 1926 г. в Москве, 25 августа, состоялось учредительное собрание акционеров общества Совторгфлот. На нем был заслушан доклад временного правления о его деятельности, а также состоялись выборы должностных лиц общества. Членами совета выбраны Фрункин, Хлопьянкин, Именитов, Брон, Шлейхер, Медведев (от Наркомторга) и Серебряков, Матвеев, Сергеев, Борущ, Дмитриев, Ермаков (от НКПС). В качестве членов правления избраны Иванов, Герман, Розенталя и Юров. В качестве членов Ревизионной комиссии Яворский, Сергеев, Кунин, Глушков и кандидатов к ним Петухов и Вишнепольский. На заседании правления 27 августа председателем избран Иванов Алексей Николаевич. Заведование коммерческим отделом возложено на члена правления Розенталя Э. Заведование счетно-финансовым отделом на члена правления Германа П. Э. Заведование техническим отделом – на члена правления Юрова Я. Я. [11, л. 59].

С этого времени Совторгфлот начал постепенно брать на себя все вопросы, связанные с торговыми и пассажирскими перевозками морским транспортом, в том числе и регулицию погрузочно-разгрузочных работ, однако сразу подчинить себе различные объединения грузчиков было делом непростым, да и устранение посредников требовало времени.

Так, согласно общим положениям коллективного договора, заключенного между Ялтинским отделением профессионального союза транспортных рабочих местного транспорта (Местран) в лице уполномоченного по ялтинскому району т. Степаненко К.Ф. с одной стороны, и с другой стороны ялтинским отделением крымского смешанного акционерного общества производства погрузочно-разгрузочных работ «Крымпогрузка», данный акт распространялся на всех постоянных и временных рабочих, служащих и административно-механический персонал. Договор заключался на 1 год – с 1 января 1929 по 1 января 1930 г. Устанавливался в нем и порядок разрешения конфликтов. Для чего создавалась расценочно-конфликтная комиссия (РКК), которая вела свою работу на основании положения об РКК. Она состояла из 2 представителей рабочей части и 2 представителей от администрации. Если же сторонам не удавалось договориться, то требовалось следовать ст. 168 и 175 КЗОТ.

Договор также предусматривал такие положения: «3. Условия найма и увольнения»; «4. Оплата труда»; «5. Рабочее время и отдых»; «6. Гарантии и компенсации»; «7. Охрана труда»; «8. Дополнительные условия» [12, л. 1–8].

В Инструкции по выработке новых норм выработки и новых сдельных расценок по погрузочно-разгрузочной операции, которая была разработана Черноморской главной конторой Совторгфлота в 1929 г., делается важная оговорка относительно заключаемых коллективных договоров на грузчиков. Здесь следует различать два основных момента. Первый – это правовая часть договора, поднимающая общие положения, условия найма и увольнения, охраны труда, дополнительные условия и пр., второй – это оплата труда, сводящаяся в основном к установлению норм выработки и сдельных расценок. В отношении первого момента, а именно правовой части колдоговоров, Главная контора настаивала на том, чтобы были заключены одноименные колдоговоры с аналогичными правовыми условиями с каждым отдельным республиканским или областным отделом союза Местрана с тем, чтобы в пределах одной республики или области действовали бы одинаковые правовые условия для всех портов, входящих в данную республику или область. Такой порядок был бы целесообразнее и удобней как для Союза, так и Совторгфлота.

Что касается второго момента, а именно установления правильных норм выработки отдельных расценок, то необходимо было нормы и расценки разработать на местах и ввести их в действие в установленном трудовым законодательством порядке независимо от правовой части колдоговоров. Также предлагалось в коллективных договорах с артелями грузчиков внести пункт, «который твердо устанавливал бы порядок, что нормы выработки и сдельные расценки разрабатываются администрацией Совторгфлота и утверждаются в РКИ и со дня утверждения вступают в законную силу». Агентствам следовало начать работу по этому вопросу с четкой ориентировкой на местные условия, чтобы к началу подписания новых договоров внести в них необходимые изменения [13, л. 12].

Можно также упомянуть о том, что в Крыму действовала и такая организация, как экспедиционно-транспортная погрузочно-разгрузочная артель инвалидов «Красный экспедитор». Заключая с этими организациями соответствующие договоры, Совторгфлот уже в скором времени решил создавать собственные артели грузчиков с единым пакетом необходимых документов.

На расширенном заседании правления Совторгфлота 15–23 декабря 1929 г. особое внимание было уделено вопросу «О механизации погрузочно-разгрузочных работ», по которому было решено: «План механизации погрузочно-разгрузочных работ по гл. конторам утвердить в сумме 1294 т. с. с ассигнованием 910 т. с. из средств Совторгфлота и 384 т. с. за счет превентивных сумм Госстраха. Разработать план механизации на 1930 г.» [13, л. 20]. Следует сразу указать, что механизация погрузочно-разгрузочных работ, при всей очевидности ускорения и удешевления данного процесса, безусловно, решала еще одну важную проблему – уменьшение зависимости от артелей грузчиков, в том числе и потому, что управляющие кранами, лебедками и прочими механизмами уже числились за портом.

По результатам 1929 г. было обращено внимание на положительный опыт производства Совторгфлотом погрузочно-разгрузочных операций в Черноморских портах хозяйственным способом путем организации своих артелей грузчиков. Такая форма обслуживания грузовых операций больше соответствовала интересам эксплуатации флота (чем при производстве этих же операций через посреднические организации) и давала ряд определенных достижений, а именно: уменьшение про-

стоев судов, улучшение условий эксплуатации, уплотнение работы судов, устранение текучести состава грузчиков, уплотнение рабочего дня грузчиков.

Улучшение условий эксплуатации подтверждалось следующими цифрами: нормы погрузки-выгрузки на 1 люк за 8-часовой рабочий день за второе полугодие 1929 г., по сравнению с первым полугодием, увеличились по Евпатории по сборным грузам на 25 %, а по массовым мешковым – на 20 %. По Анапе на 6,5 %, по Сочи на 7 %, по Гудаутам на 2,5 %, по Батуму на 12 % по сборным грузам и 15,4 % – по массовым [13, л. 20]. При этом отмечались и большие простои судов из-за медленной доставки груза со складов. Признавались неудовлетворительными, особенно в закрытых портах, нормы погрузки-выгрузки на люк в судах срочной линии. Также подчеркивалось, что 1929 г. в области изменения расценок этих работ и их реформирования стал только подготовительным [13, л. 20 об.].

Анализ практики 1929 г. по заключению колдоговоров по каждому порту в отдельности показал, что это привело к слишком большому разнообразию и неравенству правовых условий коллективных договоров.

Так, к примеру, можно привести Тарифное соглашение, заключенное между Ялтинским отделением профессионального союза транспортных рабочих (Местного транспорта) «Местран» в лице уполномоченного Крымотдела по ялтинскому району Степаненко с одной стороны и морагентов Совторгфлота в Ялте в лице Коростелева с другой стороны. Оно вступило в силу с 1 января 1930 г. и было рассчитано до 15 апреля 1930 г. В соглашении были изложены вопросы производства и заработной платы; расчет ставок на выгрузку и погрузку; расчет ставок на навалочные и свалочные работы на молу; расчет работ по навалке и свалке – Союзхлеб, Крымсоюз [13, л. 95–98]. И такие договоры заключались в каждом порту.

Исходя из этого было принято решение в 1930 г. заключать колдоговоры в областном и республиканском масштабах. Для выполнения этого решения заседание правления постановило: считать необходимым в 1929 г. взять все погрузочно-разгрузочные работы во всех без исключения Черноморских и Азовских портах в руки Совторгфлота (договоры заключались обычно в конце года); разработать в течение января конкретные мероприятия по уменьшению до минимума всех видов простоев, имеющих место при разгрузке судов, в особенности срочных линий.

На основании учетных данных по выполнению норм погрузки-выгрузки, введенных в действие циркуляром ЧГК от 12 июля № 05/55, Черноморской главной конторе Совторгфлота не позже 1 февраля следовало отменить нормы погрузки и выгрузки судов, объявленные в тарифе № 3, изданном в 1927 г. Следовало опубликовать повышенные нормы с учетом следующего: для грузовых судов – в непрерывной работе в 3 смены, для срочных судов – максимального уплотнения работ на время стоянки в портах по расписанию, обязав нормальное выполнение грузовых операций в положенное для этого время.

Учитывая, что основной причиной простоя во время грузовых операций были отоски и отвозки грузов к складам и от складов к пароходам, при заказе механических приспособлений на 1930 г. в первую очередь следовало обеспечить возможность непрерывной и регулярной подвозки грузов к судам и от судов. В этом вопросе также отмечалось, что в 1929 г. ЧГК не наладила правильного использования имеющихся в ее распоряжении конвейеров-транспортёров.

Устанавливалось, что в 1930 г. следовало ввести во всех портах твердое положение, в силу которого все грузовые суда производили бы грузовые операции в 3 смены, без особого для каждого случая распоряжения и по одинаковой оплате работ во все смены и дни [13, л. 21]. Для обеспечения работы в 3 смены разрешалось нанять дополнительно грузчиков в портах Поти, Новороссийска, Одессы, Батуми, Феодосии, Туапсе. По тем портам, где причалы были недостаточно освещены для нормального проведения ночных работ, ЧГК следовало предоставить в правление до 1 января 1930 г. подробные сведения о том, в каких портах и какое дополнительное освещение требуется для этой цели.

Правление Совторгфлота также поручило ЧГК тщательно проработать вопросы об установлении единообразной для всех портов структуры артелей грузчиков, приняв в основу распорядок, установленный в Новороссийском порту; производить установление колдоговоров по районам, а не по отдельным портам и установление месячного учета рабочего времени грузчиков. В этом направлении принимались и меры обеспечения грузчиков спецодеждой.

Признавалось необходимым в отношении погрузочно-разгрузочных работ взять курс на заключение генеральных местных договоров с клиентурой по твердым ставкам. Следовало установить и единый сбор за погрузку и выгрузку в малом каботаже по грузам, перевозимым по срочным линиям; предусматривалось возможным включение погрузочно-разгрузочного сбора в каботаже в общую тарифную ставку по перевозке грузов, что предполагалось реализовать не позже 1931 г. [13, л. 21 об.].

Правление также отметило, что нормы выработки по погрузочно-разгрузочным работам, по неполным сведениям за 1929 г., в южных портах в абсолютном выражении повысились по сравнению с 1928 г. Однако за то же время нормы погрузки советских судов в Гамбурге повысились на 20 %, а по выгрузке – на 72 %. В Лондоне по погрузке на 50 %, а по выгрузке на 210 % и превышают нормы погрузки и выгрузки в советских портах почти в 2 раза, достигая в Лондоне 700 т. в 8-часовой рабочий день на судно.

ЧГК была подтверждена необходимость создания стивадорных артелей, а также полного проведения директивы правления о привлечении экипажей судов к подготовительным работам по погрузке и выгрузке с тем, чтобы последнее было отмечено не только в правилах внутреннего распорядка, но и в новых колдоговорах на 1930 г.

Черноморскому пароходству также ставилось задание по снижению себестоимости погрузочно-разгрузочных работ за счет уплотнения работы, рационализации, имея в виду норму снижения себестоимости не менее как на 25 %, а также увеличение до 20 % нормы погрузки и выгрузки на 1 судно за 1930 г. Конторам на местах следовало обратить внимание на усиление труддисциплины среди грузчиков, особенно в части прихода и ухода на работу, что должно быть предметом постоянной бдительности и работы конторы [13, л. 22]. Как видно из смысла приведенного документа, задачи ставились весьма непростые, однако при их решении деятельность портов получила бы значительный динамичный толчок.

Для проведения всех этих решений в жизнь нужно было соблюсти ранее установленные правила, т. е. узаконить все вышеначертанное соответствующим решением, хотя бы формально согласованным с представителями рабочих отрасли. Формой этого шага должна была стать специальная производственная конференция

грузчиков для перезаключения колдоговоров с Совторгфлотом в Новороссийске (предыдущая была в Севастополе). В ней планировалось участие представителей грузчиков из портов Ростова, Мариуполя, Новороссийска и Поти по три человека, Феодосии, Батума по два, Таганрога, Бердянска, Ейска, Керчи, Одессы, Николаева, Херсона, Ялты, Севастополя, Туапсе, Адлера, Сочи, Гагры, Сухуми по одному.

От союзных организаций – 8 чел., от общества «Совторгфлота»: правление – 2, главный член конторы – 2, гл. Азербайджанской конторы – 1, Мариупольского порта – 1, Батумского порта – 1, Поти – 1, Феодосии – 1, Новороссийска – 2, Сухуми – 1 [13, л. 25].

Правление общества Совторгфлот предложило следующее соглашение. ЦК профсоюза транспортных рабочих Местрана и правление акционерного общества Совторгфлот устанавливают условия проведения сдельных работ, порядка установления гарантийного заработка, проведения непрерывки, установления размеров начисления на все виды рабочих грузчиков и других подобных рабочих, производящих погрузочно-разгрузочные работы, по всем главным конторам Совторгфлота, которые целиком и полностью включаются в местные коллективные договоры.

Согласно соглашению должен был устанавливаться такой порядок заключения местных колдоговоров: а) Черноморская главная контора СТФ заключает несколько коллективных договоров на весь Черноморский бассейн, один – с всеукраинским комитетом ПСТР на грузчиков, занятых на работах в путевых пунктах Крыма (за исключением Керчи), второй – с Северо-Кавказским крайотделом ПСТР на грузчиков, занятых на работах в Черноморских портах Северного Кавказа и третий с Грузией на грузчиков, занятых на работах в Черноморских портах пунктах Закавказья; б) Азовская главная контора СТФ заключает 1 колдоговор с правлением Северо-Кавказского крайотдела ПСТР на грузчиков, работающих в портовых пунктах Азовского бассейна, включая Керчь и т. д. Основной целью такого подхода, и Совторгфлот этого не скрывал, было повышение норм выработки [13, л. 29–31].

В новом проекте коллективного договора уже было забито повышение производительности труда и также увеличение гарантированной зарплаты с учетом уменьшения погрузочно-разгрузочных работ (себестоимости) на 25 %. Такой договор заключался, как и ранее, на 1 год. Сохранялись конфликтные комиссии [13, л. 41–45].

Однако еще до начала производственной конференции был издан приказ № 253 по Черноморской Главной Конторе СТФ от 14 февраля 1930 г. Им, во изменение норм нагрузки и выгрузки для срочных судов в кавказских портах, объявленных циркуляром от 12 июля 1929 г. за № 5/тр./55, были установлены новые нормы погрузки и выгрузки для всех портов Черного моря, подлежащие безусловному выполнению при обслуживании срочных судов, впредь до произведения механизации погрузочных работ по плану, намеченному на 1930 г.

Таблица № 1. Норма работы на 1 час чистой работы на 1 люк [13, л. 47].

Наименование порта по группам	Род груза		Примечание
	Катно-бочковой и мешковой груз от 4 до 6 пудов при отправлениях не менее ½ ва-	Сборные генеральные грузы /мелочь	

	гона		
Закрытые группа «А» Одесса–Поти	20 т.	15 т.	Под одним часом чистой работы подразумевается время нормальной стоянки после момента отшвартовки, за исключением 25 мин., затраченных на открытие и закрытие люков, поднятие и спуск сходен и подготовку к выгрузке
Группа «Б» Новороссийск, Туапсе, Батум, Николаев, Херсон	15 т.	12 т.	
Группа «В» Севастополь, Ялта, Феодосия	15 т.	10 т.	
Рейдовые. Группа «Г» Сухум	15 т.	12 т.	
Группа «Д» Очаков, Евпатория, Алушта, Судак, Ана- па, Геленджик, Джубга, Сочи, Адлер, Пиленково, Гагры, Гадауты, Очемчиры, Н. Афон	12 т.	9 т.	

Кроме того, перед открытием конференции Черноморская главная контора подвела некоторые итоги по организации погрузочно-разгрузочных работ, выводы по которым разослали агентствам Совторгфлота 2 марта 1930 г. В циркуляре указывалось, что, рассмотрев выполнение норм погрузки и выгрузки на судах Совторгфлота ЧГК от 24.12. пр. г. за № 2059, главная контора обнаружила «совершенно недостаточное их выполнение». Так, на основании произведенной проверки только лишь января месяца, части агентств пришлось констатировать, что агентствами недостаточно организованы погрузочно-разгрузочные работы, по ряду агентств «имеется на лицо расхлябанность в производстве операций, недооценка необходимости максимальнейшего сокращения сроков стоянки судов под выгрузкой и нагрузкой, недопустимо халатное отношение в вопросе аккуратной информации отправочными агентствами – агентствам назначения о времени выхода судна...».

Кроме того, выяснилось, что некоторыми агентствами еще в недостаточной степени уяснена необходимость обязательно проводить круглосуточную работу. Так, к примеру, совершенно беспричинно не производилась круглосуточная работа по пароходам «Балаклава» 5-7/1 в Одессе и «Эльбрус» 17/1 в Новороссийске [13, л. 48]. Оказалось, что Новороссийск, Гагры, Гадауты и Одесса непроизводительно задерживают пароходы под выгрузкой. Первые три по причине принятия выгруженного груза, а последние – из-за отсутствия своевременно затребованного порожняка вагонов.

В рейдовых портах (Гагры, Гадауты, Очемчиры, Сухум), как правило, не только не проводились круглосуточные работы вследствие недостатка рабочих, но и при дневной работе на грузовых судах проводились в порядке очередности с «привлечением только одной руки». Это обстоятельство указывает на то, что рейдовые порты директиву Совторгфлота об обеспечении интенсивности и непрерывности про-

изводства грузовых операций не выполнили, но и пошли значительно назад в темпах производства работ. Ухудшала ситуацию и нераспорядительность местного производства [13, л. 49].

На начавшейся 3 марта 1930 г. конференции грузчиков портов Черного и Азовского морей представители руководства Совторгфлота указывали, что именно дороговизна стоимости перевалочных работ и задержка судов под погрузкой заставили общество поставить вопрос о принятии на себя во всех портах погрузочно-разгрузочных работ для производства их хозяйственным способом. В 1929 г. Совторгфлотом были приняты погрузочно-разгрузочные работы во всех Закавказских, Северо-Кавказских и Крымских портах Черного и Азовского морей. Не взяты лишь работы по украинским портам, в которых погрузочно-разгрузочные работы планировалось принять в начале 1930 г. Для их производства имелось следующее число штатных грузчиков: в Евпатории – 70, Николаеве – 25, Херсоне – 35, Севастополе – 120, Ялте – 125, Феодосии – 400, Анапе – 20, Новороссийске – 800, Туапсе – 80, Сочи – 37, Адлере – 15, Гаграх – 40, Гудаутах – 40, Сухуми – 200, Очамчиры – 40, Поти – 450, Батуми – 420. Однако этого не всегда хватало, а потому помимо штатного количества привлекалось до 50 % и больше временной рабочей силы.

Так как Совторгфлот на ходу принимал работу от бывших паевых товариществ, то к нему по наследству перешли и все условия оплаты труда грузчиков. Всего насчитывалось по этим пунктам 17 коллективных договоров с различными условиями оплаты. Средняя зарплата одного грузчика в 1929 г. была в Анапе – 50 р. 50 коп., самая высокая в Туапсе – 129 р. 10 коп. [13, л. 104-105]. Кроме того, в 1929 г. на пополнение инвентаря и механизацию Совторгфлотом истрачено 200000 руб. Для Батума закуплено 25 ручных тележек для замены ношения грузов на плечах на дальние расстояния. В Херсоне установлена дорожка от причала и пущена тачка. Для Сухума приобретен фортон и установлена лебедка для выгрузки грузов. В Анапе проложена декольвика. Для Очамчиры установлена лебедка для выгрузки грузов. Для Туапсе, Сухума и Гадауты приобретено 35 новых грузовых вагонеток. Приобретено 4 транспортера типа «Штера», которые работали в Поти и Одессе. Приобретено 2 автокрана и ряд других приспособлений и инвентаря по всем портам. В Новороссийск переброшены 3 портовых крана, что дало увеличение скорости прохождения грузов от борта парохода до платформы на 50 %. Помимо инвентаря приобретены следующие плавучие средства: для Анапы – две моторные магуны, по 10 тонн, одна магуна 8 тонн, грузовая и одна фелюга для перевозки пассажиров. Для Сухума – 2 магуны на 40 тонн, на одной поставлен мотор. В Сухуми установлена 1 фелюга. Планом на 1930 г. было намечено полное удовлетворение рейдовых агентств моторными магунами. Кроме этого, была запроектирована механизация по перемещению магун на берег, что должно было облегчить работу грузчиков и удешевить стоимость переработки груза.

Всего на 1930 г. Совторгфлотом было запроектировано 1300000 зол. руб. на приобретение механизмов за границей и 700000 рублей на приобретение механизмов на отечественных заводах. Для всех портов планировалось приобрести электрические тележки и моторные тележки для перевозки грузов; в Новороссийске – еще 4 порталных крана для каботажа и генгрузов; в Одессе – установить угольные перегружатели [13, л. 106].

Однако кроме планов и обещаний со стороны правления Совторгфлота, на конференции прозвучало и много критики со стороны обычных грузчиков относительно планов по увеличению норм выработки. Так, к примеру, делегат Голопанов (Феодосия) указывал, что в феодосийском порту не проведена вовсе механизация, хотя улучшены приспособления (тачки и др.) для переброски тяжеловесов [13, л. 109]. Договориться в первый день с грузчиками не вышло, а потому конференция продолжилась 4 марта. В этот день опять прозвучало много критики с мест, в основном по организации работы и ее механизации, по судам и их фрахту и т. д. [13, л. 110]. Выяснилось, что спецодежда грузчикам выдается очень плохо, чаще всего с задержкой. Представитель из Очемчир довел до сведения присутствовавших, что механизация в этом порту была проведена лишь на словах. Весьма остро стоял вопрос во всех портах о плохом снабжении продуктами.

В результате пришлось документально зафиксировать, что «при обсуждении на производственной конференции грузчиков портов Черного и Азовского морей основных вопросов коллективных договоров на грузчиков на 1930–1931 г. не было достигнуто согласованного решения по целому ряду вопросов между представителями союзных организаций и «Совторгфлот»...». Тем не менее руководство Совторгфлота распорядилось о том, что коллективные договоры следует заключать между: а) Всеукраинским комитетом союза и управляющим районом на грузчиков Черноморских портов украинского района; б) Всеукраинским комитетом союза и управляющим Азовским бассейном на грузчиков Мариупольского и Бердянского портов; в) Крымским облотделом и управляющим крымским районом на грузчиков крымских портов побережья Черного моря; г) центральным правлением союза Грузии и управляющим Закавказским районом на грузчиков закавказских портов; д) Северо-Кавказским крайотделом союза и управляющим Северо-Кавказским районом на грузчиков портов Черноморского побережья Северо-Кавказского края; е) Северо-Кавказским крайотделом Союза и управляющим Азовским бассейном на грузчиков всех портов Азовского моря, включая Керчь, за исключением Мариуполя и Бердянска.

В развитие решений конференции о взаимных обязательствах сторон по выполнению промфинплана предлагалось такие обязательства включить в первом разделе колдоговоров: «Администрация Совторгфлота, профорганизации и рабочие обязуются принимать все зависящие от них меры к выполнению хозяйственного плана и контрольных цифр по производительности труда на 25 %, по удешевлению себестоимости погрузочных работ на 15 %, по повышению зарплаты на 9 %» [12, л. 70]. Грузчики, работающие в портах, со своей стороны должны были поднять производительность труда не ниже размеров, предусмотренных хозяйственным планом.

Повышение производительности труда грузчиков и уменьшение себестоимости работ должно было идти за счет: а) уплотнения рабочего дня грузчиков; б) правильной организации и рационализации погрузочно-разгрузочных работ; в) инвентаризации и механизации их; г) прямого поднятия производительности труда грузчиков. В то же время с момента перезаключения коллективных договоров на месте по отдельным портам следовало приступить к пересмотру существующих в данное время норм выработки и сдельных расценок работы. Указывалось, что нормы выработки должны вырабатываться для целых законченных операций (вагон-пакгауз, вагон-строп, строп-трюм парохода и т. д.) в зависимости от рода упаковки и груза, стре-

мясь в то же время к возможному сокращению числа поименованных групп грузов, сокращения номенклатуры.

Предписывалось, что нормы выработки разрабатываются в отдельности для каждого пункта производства работ с учетом: а) проведения организационных и технических мероприятий, влияющих на увеличение выработки; б) необходимости корректирования устаревших и явно ошибочных норм; в) проведенных рационализаторских мероприятий, способствующих улучшению процессов работы; г) данных хронометражных наблюдений и технического нормирования работ (статистические данные за прошлое время); д) включения в норму всех моментов, осложняющих работу (подъем, дальность носки, укладки в высоту и т. п.), не выделяя их отдельно [13, л. 71].

Устанавливалось, что нормы выработки и сдельные расценки разрабатываются администрацией порта и не менее чем за 7 дней до рассмотрения их в РКК вручаются Месткому или Портовому управлению для предварительной проработки и одновременно вывешиваются на видных местах для ознакомления с ними рабочих. По истечении указанного 7-дневного срока нормы выработки и сдельные расценки рассматривались и утверждались РКК, вступая в силу со дня их утверждения в РКК или в конфликтном органе. Утвержденные РКК нормы выработки и сдельные расценки закреплялись сроком на 1 год.

При этом досрочный пересмотр нормы выработки и сдельных расценок, в течение срока их действия, допускается в случаях: а) изменения технического оборудования или изменения организационных методов производства работ, влияющих на производительность труда грузчиков; б) в случае обнаружения союзом или администрацией явной ошибочности установленной нормы. Кроме того, во всех рейдовых портах и на каботаже, за исключением Сухумского, Таганрогского и Евпаторийского портов, вводилась месячная оплата труда грузчиков с установлением премии за выполнение нормы выработки на люк, за своевременный отпуск судов по расписанию, за бережное отношение с грузами и плавучими средствами.

Размер тарифных ставок закреплялся на уровне 1929 г. с увеличением на вышеуказанном основании на 9 % с момента заключения договора. Для грузчиков рейдовых портов и каботажа установили месячный отчет рабочего времени с тем, что в правилах внутреннего распорядка или в графиках устанавливалось расписание начала и конца работ грузчика в пределах общей продолжительности 192 раб. ч. в месяц. Это делалось для обеспечения нормального ежедневного отдыха, а также и еженедельного, на основании постановления СНК СССР от 24 сентября 1929 г. и последующих постановлений и распоряжений правительственных органов. На прочих работах действовал 8-часовой рабочий день в соответствии с КЗОТ [12, л. 72].

В каждом Моррагенстве Совторгфлот закреплял постоянный кадр грузчиков (т. е. точное количество). Для всех портов, кроме рейдовых и каботажных, установили месячную и полумесячную гарантию заработка грузчикам. Оплата простоев грузчикам в тех портах, где это наблюдалось, до перезаключения колдоговоров могла быть сохранена и дальнейшее время при условии, что: а) оплата простоев может производиться из расчета не выше почасовой тарифной ставки; б) в случае уплаты грузчикам разницы по гарантии выплаченные им суммы за простой включаются в общую сумму гарантии. В остальных портах простой грузчиков не оплачивались.

Спецодежда для грузчиков устанавливалась колдоговором применительно к местным климатическим и производственным особенностям, не выходя в этом за пределы общей себестоимости спецодежды, причитающейся на основе норм Народного Комиссариата Труда (НКТ) [13, л. 73].

Исходя из новых условий, Совторгфлот стал закреплять новые расценки на погрузочно-разгрузочные работы и новый подход в заключении коллективных договоров. Так, к примеру, согласно протоколу совещания по вопросу перезаключения колдоговора с Совторгфлотом на погрузочно-разгрузочные работы от 3 мая 1930 г. и по тарифу нормы и оплаты, установленные по Севастополю, были приняты за основу по Ялтинскому порту, а именно: 1) для выгрузки с парохода на мол склад или обратно с проносом до 25 сажень установили норму выработки 5108 кг. Оплата за тонну предусматривалась 1 р. 26 коп.; навалка на подводы в процессе работы с пароходом отдельно не оплачивалась; 2) на парусно-моторные суда – те же расценки; 3) навалка или свалка с подвод – 46 коп. за 1 т.; 4) работа угля или бункеровка – 1 р. 35 коп. за 1 т. Перевеска в процессе работ оплачивалась 50 %, или 23 к. за тонну. Сверх установленных 25 сажень проноса была установлена оплата за новый этап из расчета 6 р. 22 к. за 1000 и за первые 10 сажень переноса; за последующий каждый сажень 4 % за 30 сажень. В эти ставки входили различного рода тарно-упаковочные грузы до полутонны, за исключением катно-бочковых независимо от веса.

Остальные грузы тяжеловесные и громоздкие, к примеру рояль или пианино, оплачивались по соглашению. Наборка рассыпных грузов, за исключением угля, оплачивалась по 6 р. 22 коп. с парохода или парусно-моторных судов и 90 % со складов [13, л. 59].

Следующим этапом согласно решениям конференции стало подписание региональных коллективных договоров [13, л. 60–69]. Так, к примеру, был подписан колдоговор в пределах КрАССР Крымского отдела Профессионального союза транспортных рабочих (Местного транспорта) с правлением акционерного общества Совторгфлот. Данный документ, кроме прочего, предусматривал положение о спецодежде, выдаваемой грузчикам. Так, всем грузчикам, кроме спецодежды, следовало выдавать в необходимых случаях предохранительные приспособления (наспинники, крючки, плечевые подушки и т. д.). Сами грузчики разделялись в этом вопросе на следующие категории: стивадоры, машинисты, лебедчики и «виоломаинальщики»; стивадоры-полежалыщики; грузчики портовые и пристанские; грузчики, работающие в специальных складах (для хранения мяса, рыбы, соли); грузчики, работающие по погрузке и выгрузке кислот; грузчики-железники; швачки и подсобные работницы при погрузочно-разгрузочных работах; фурманы; приказчики амбарные, кладовщики, заведующие складами, постоянно исполняющие обязанности кладовщиков; отборщики-разборщики, сортировщики, укладчики, укупорщики, прессовщики, пробовщики и визировщики; мешочницы; складские рабочие [13, л. 81–94].

С заключением новых коллективных договоров далеко еще не все вопросы, регулирующие осуществление погрузочно-разгрузочных работ, были разрешены, а сам этот процесс затянулся и на последующие годы. Так, согласно приказу № 2138 по управлению советского торгового флота Черного моря от 3 октября 1930 г., во изменение приказа по бывшей Черноморской главной конторе от 24 декабря 1929 г., были введены новые суточные люковые нормы по нагрузке и выгрузке грузовых

самоходных и несамоходных судов. Эти нормы были обязательны к выполнению как минимум и не подлежали никакому снижению. Приказом отдельно устанавливались нормы для самоходных судов (при работе судовыми лебедками и кранами) и несамоходных судов (баржи) [13, л. 161]. Тем не менее правлению Совторгфлота 7 октября 1930 г. пришлось констатировать, что работы по выработке новых норм выработки на условиях конференции и т. д. «саботируются на местах портами» [13, л. 155].

Тем не менее созыв и проведение производственной конференции грузчиков имел весомое значение для установления размеров начисления на все виды работ для грузчиков, выработки условий проведения сдельных работ, создания квалификационной шкалы грузчиков и др.

Подведем итоги нашего небольшого исследования. В дело организации погрузочно-разгрузочных работ Совторгфлот в 20–30 гг. XX в. внес свой продуктивный вклад. Была начата механизация погрузочно-разгрузочных работ, выделялись немалые средства на закупку погрузочного инвентаря. Кроме того, отдельной задачей была разработка коллективных договоров на грузчиков, которые бы предусматривали одинаковые правовые условия для всех портов, входящих в отдельную область. Совторгфлотом были созданы собственные артели грузчиков, успешно функционировавшие. Помимо этого, была организована и проведена специальная производственная конференция грузчиков, главной целью которой стало перезаключение колдоговоров с Совторгфлотом, которые бы регулировали вопросы оплаты труда грузчиков. Однако многие из директив Совторгфлота не выполнялись в портах, нормы погрузки-выгрузки не соответствовали заявленному, круглосуточные работы не практиковались. Во многом это происходило из-за наличия местного управления в торговых портах, которому было позволено руководить работой порта, в том числе и погрузочно-разгрузочными работами.

Список литературы:

1. Обзор грузооборота морских портов России. Итоги 2017 года // Официальный сайт редакции журнала «РЖД-Партнер». – URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/reviews/obzor-gruzooborota-morskikh-portov-rossii-itogi-2017-goda/> (дата обращения: 01.03.2018)
2. Змерзлый Б. В. Правовое регулирование торгового судоходства в Черноморско-Азовском регионе в конце XVIII – начале XX в. / Б. В. Змерзлый. – Симферополь: ЧП «Предприятие Феникс», 2014. – 512 с.
3. Конталев В. А. Морской торговый флот СССР (в период 1946–1985 гг.: историко-технический аспект развития): дис. на соискание учен. степени д.техн. н. : спец. 07.00.10 «История науки и техники» / В. А. Конталев; Дальневосточная государственная морская академия им. Адмирала Г. И. Невельского. – Владивосток, 2000. – 296 с.
4. Маковский А. Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов / А. Л. Маковский. – М., 1961. – 314 с.
5. Кокин А. С. Международная морская перевозка: право и практика / А. С. Кокин. – М.: Волтерс Клувер, 2007. – 584 с.
6. Воронков А. В., Клементьев Ю. В. Советский морской торговый флот / А. В. Воронков, Ю. В. Клементьев. – М.: Транспорт, 1972. – 105 с.
7. Русские биржи. Вып. 4: Свод торговых обычаев и правил русских бирж / Невзоров А. С., и. д. э.-орд. проф. – Юрьев. – Тип. К. Матисена, 1900. – 588 с.
8. Морозов С. Ю. Транспортное право. Учебное пособие (рекомендовано УМО по юриспруденции) / С. Ю. Морозов. – М.: Юрайт, 2014. – 27,8 п. л.
9. Гуженко Т. Б. Организация морских пакетных перевозок / Т. Б. Гуженко. – М.: Морской транспорт, 1960. – 43 с.
10. Филиппов Ю. Д. История русского торгового флота во второй половине XIX в. / Ю. Д. Филиппов. – СПб.: Изд-во Мин. финансов, 1908. – 63 с.

11. Государственный архив республики Крым (ГАРК), ф. Р-1619, оп. 1, д. 6. Годовой отчет городского бюро ялтинского морского агенства Совторгфлота за 1925 г. 1925 г. 104 л.
12. ГАРК, ф. Р-1619, оп. 1, д. 17. Материалы по ликвидации Ялтинского отделения Крымского смешанного акционерного общества производства погрузочно-разгрузочных работ «Крымпогрузка» и передаче всех погрузочно-разгрузочных работ, гужперевозок и местной экспедиции Ялтинскому морскому агенству Совторгфлота. 30.04.1928 – 14.09.1930. 29 л.
13. ГАРК. Ф. Р-1619. Оп. 1. Д. 18. Приказы и циркуляры Черноморской главной конторы Совторгфлота. Протокол производственной конференции грузчиков портов Черного и Азовского морей и докладная записка о погрузочно-разгрузочных работах за сентябрь-октябрь 1930 г. 15.09.1929-27.10.1930. 180 л.

Klimenko K. P. Organization by the Soviet merchant fleet of loading and unloading works in 20–30-th of the XX c. // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2017. – Т. 3 (69). № 4. –P. 210–222.

This study is devoted to one interesting topic related to the organization of the process of loading-unloading operations on maritime transport by the Soviet Merchant Fleet. The author examines the positive experience of Soviet Merchant Fleet management of loading operations on the example of creating their own movers' artels, mechanization of the process of loading and unloading in ports, the acquisition of loading equipment to accelerate work in the port, convening a special conference of loaders, etc. The paper examines the question of what industrial relations arising in the course of loading operations, required the regulation by means of legal norms. The existing gaps in the legislation are noted. In addition, the paper reveals the reasons for the failure to comply with the Soviet Merchant Fleet directives in the field and the consequences that this has led to.

Key words: loading-unloading operation, Soviet merchant fleet, freight transportation, loader.

Spisok literatury:

1. Zmerzlyj B. V. Pravovoe regulirovanie torgovogo sudohodstva v Chernomorsko-Azovskom regione v konce XVIII – nachale HKH v. / B.V. Zmerzlyj. – Simferopol': CHP «PredpriyatieFeniks», 2014. – 512 s.
2. Kontalev V. A. Morskoj torgovyjflot SSSR (v period 1946–1985 gg.: istoriko-tehnicheskija spektrozrazvitija): dis. Na soiskanie uchen. stepeni d. tekhn. n. : spec. 07.00.10 «Istoriya nauki I tekhniki» / V. A. Kontalev; Dal'nevostostochnaya gosudarstvennaya morskaya akademiya. Admirala G. I. Nevel'skogo. – Vladivostok, 2000. – 296 s.
3. Makovskij A. L. Pravovoe regulirovanie morskikh perevozok gruzov. – M., 1961. – 314 s.
4. A. S. Kokin. Mezhdunarodnaya morskaya perevozka: pravoipraktika / A.S. Kokin. – M.: VoltersKluver, 2007. – 584 s.
5. Voronkov A. B., Klement'ev YU. V. Sovetskij morskoy torgovyj flot. – M.: Transport, 1972. – 105 s.
6. Russkie birzhi. Vyp. 4: Svod torgovyh obychaev I pravi russkikh birzh / Nevzorov A.S., i. d. eh.-ord. prof. – YUr'ev. – Tip. K. Mattisena, 1900. – 588 s.
7. Morozov S. YU. Transportnoe pravo. Uchebnoe posobie (rekomentovano UMO poyurisprudencii). – M.: YUrajt, 2014. – 27,8 p.l.
8. Guzhenko T. B. Organizaciya morskikh paketnyh perevozok. – M.: Morskoy transport, 1960. – 43 s.
9. Filippov YU. D. Istoriya russkogo torgovogo flota vo vtoroj polovine XIX v. – SPb.: Izd-vo Min. finansov, 1908. – 63 s.
10. GARK. F. R-1619. Op. 1. D. 6. Godovoj otchet gorodskogo byuro yaltinskogo morskogo agenstva Sovtorgflotaza 1925 g. 1925 g. 104 l.
11. GARK. F. R-1619. Op. 1. D. 17. Materialy po likvidacii Yaltinskogo otdeleniya Krymskogo smeshannogo akcionernogo obshchestva proizvodstva pogruchno-razgruzochnyh rabot «Krympogruzka» I peredache vsekh pogruchno-razgruzochnyh rabot, guzhperevozokimestnojehkspedicii Yaltinskomu morskому агенству Sovtorgflota. 30.04.1928 – 14.09.1930. 29 l.
12. GARK, F. R-1619. Op. 1. D. 18. Prikazyicirkulyary Chernomorskoj glavnoj kontory Sovtorgflota. Protokol proizvodstvennoj konferencii gruzchikov portov Chernogo I Azovskogo morej I dokladnaya zapiska o pogruchno-razgruzochnyh rabotah za sentyabr'-oktyabr' 1930 g. 15.09.1929-27.10.1930. 180 l.