

УДК 34:656.073"20"

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРУДА ГРУЗЧИКОВ В ТОРГОВЫХ ПОРТАХ В 20–30 ГГ. XX В.

Клименко Е. П.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

Целью данной работы является определение законодательных основ трудовой деятельности грузчиков при проведении погрузочно-разгрузочных работ в советский период. Задачи исследования – показать, что грузчики являлись отдельной категорией трудящихся, которые обладали широкими правами, например, правом отдыха во время работы в комнатах ожидания, а также на них возлагались обязанности, за неисполнение которых следовало отстранение от работ. Автор приводит примеры принятых нормативно-правовых актов, регламентирующих порядок оплаты труда, время отдыха, работы в сверхурочное время и в выходные дни, использование погрузочного инвентаря и др. Кроме того, на основании архивных материалов приводятся примеры реализации принимаемых документов. Отмечаются серьезные расхождения между тем, что принималось и что реально осуществлялось. Выявлены основные проблемы, с которыми сталкивались рабочие портов при осуществлении погрузочных операций.

Ключевые слова: погрузочно-разгрузочные работы, грузчик, артели грузчиков.

Актуальность исследования детерминируется ключевой ролью процесса погрузки-разгрузки в портах, с которым связан вопрос о своевременной отправке судов, их простоев, сохранении перевозимых товаров в удовлетворительном состоянии и др.

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. [1–9] и др.

Несмотря на начавшийся в начале XX в. процесс механизации погрузочно-разгрузочных работ, основной рабочей силой оставались грузчики.

Долгое время администрация портов, как и купцы, судовладельцы, капитаны и шкиперы, сопротивлялись организации артелей (объединение группы лиц для совместной работы) грузчиков, не признавая право на их существование, стремясь использовать случайных, сезонных рабочих, в том числе и иностранцев на этих работах. Лишь в ходе событий 1905–1907 гг. был достигнут определенный прогресс в этом вопросе.

С другой стороны, портовые рабочие как представители всего «революционного рабоче-крестьянского класса» получили весьма существенные, законодательно закрепленные права, позволяющие им диктовать свои условия труда как портовым администрациям, так и владельцам еще остающихся частных судов и грузов. Образовавшиеся в первой половине 1920-х гг. многочисленные артели грузчиков существенно, а часто и негативно, влияли на деятельность портов, торгового флота, а значит и экономики страны. В ходе восстановления народного хозяйства, развора-

чивания НЭП, активизации внешней и внутренней торговли требовалась унификация всего комплекса вопросов, связанных с деятельностью портов, в том числе и в ситуации с погрузочно-разгрузочными работами. В первую очередь необходимо было не только урегулировать вопросы ценообразования, рабочего времени и его оплаты, времени отдыха и отпусков, трудовых и коллективных договоров с артелями грузчиков, акционерными обществами и т. п., но и в том числе вопросы, связанные с административными санкциями, часто возникавшими из-за невыполнения тех или иных обязательств, которые по отношению к иностранным судам приходилось оплачивать валютой.

Так, к примеру, в 1926 г. грузчики порта Херсона, по политическим мотивам, отказались нагружать английское судно «Пен-Розы» [10, с. 180]. Известно также, что подобные демарши проводили и грузчики портов Крыма.

Совторгфлот уже в скором времени решил создавать собственные артели грузчиков с единым пакетом необходимых документов.

Так, Черноморской Главной конторой (ЧГК) Совторгфлота (Коммерческий отдел) 18 октября 1929 г. собственным агентствам Совторгфлота была разослана «Инструкция по выработке новых норм выработки и новых сдельных расценок по погрузочно-разгрузочной операции» [11, л. 12]. В ней, кроме прочего, предполагалось 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 Расценочно-конфликтной комиссии (РКК) и со дня утверждения вступают в законную силу».

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, например, уменьшение простоев судов, улучшение условий эксплуатации, уплотнение работы судов, устранение текучести состава грузчиков, уплотнение рабочего дня грузчиков [12, л. 20].

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, установить месячный учет рабочего времени грузчиков. В этом направлении принимались и меры обеспечения грузчиков спецодеждой [12, л. 21 об.].

ЧГК была подтверждена необходимость создания стивидорных артелей. Отметим, что, согласно Большому юридическому словарю Сухарева, стивидор (англ. *stevedore* – укладывать груз) – 1) наименование специализированных организаций и фирм, осуществляющих погрузку и выгрузку судов; 2) представитель стивидорной организации или фирмы, осуществляющий непосредственный контроль за выполнением работ по погрузке и разгрузке судов. Стивидор нанимается судовладельцем или фрахтователем. Если судовладелец оплачивает стивидорные работы, то их стоимость включается во фрахтовую ставку [13].

Так как Совторгфлот принимал работу от бывших паевых товариществ на ходу, 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 1 грузчика в 1929 г. была в Анапе – 50 р. 50 коп., самая высокая в Туапсе – 129 р. 10 коп. [12, л. 104–105].

Важное значение для урегулирования вопросов труда грузчиков, а именно относительно заключения специальных договоров с ними, имела специальная производственная конференция грузчиков в марте 1930 г.

На ней поднимались проблемные вопросы относительно существующей практики организации погрузочно-разгрузочных работ в порту. Так, к примеру, делегат Голопанов (Феодосия) указывал, что в феодосийском порту не проведена вовсе механизация, хотя улучшены приспособления (тачки и др.) для переброски тяжеловесов [12, л. 109].

В первый день конференции договориться с грузчиками не вышло, а потому она 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. [12, 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 [12, л. 70].

На производственной конференции грузчиков было принято решение о том, что в каждом Моргагенстве Совторгфлот закреплял постоянный кадр грузчиков (т. е. точное количество). Для всех портов, кроме рейдовых и каботажных, установили месячную и полумесячную гарантию заработка грузчикам.

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 комиссариата труда [12, л. 73].

Следующим этапом согласно решений конференции стало заключение региональных коллективных договоров [12, л. 60–69]. Так, к примеру, был подписан колдоговор в пределах КрАССР Крымского отдела Профессионального союза транспортных рабочих (Местного транспорта) с правлением акционерного о-ва 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 вироломаинальщики; стивадоры-полежалыщики; грузчики портовые и пристанские; грузчики, работающие в специальных складах (для хранения мяса, рыбы, соли); грузчики, работающие по погрузке и выгрузке кислот; грузчики железняки; швачки и подсобные работницы при погрузочно-разгрузочных работах; фурманы; приказчики амарные, кладовщики, заведующие складами, постоянно исполняющие обязанности кладовщиков; отборщики-разборщики, сортировщики, укладчики, укупорщики, пресовщики, пробовщики и визировщики; мешечницы; складские рабочие» [12, л. 81–94].

Важно отметить и то, что кроме портовых грузчиков, нанятых Совторгфлотом, в отдельных портах активно занимались погрузочными операциями и грузчики других организаций, привлеченных к внешней торговле. Среди таковых в 1930-х гг. можно назвать Крымхимсольтрест, рабочие-грузчики которого регулярно привлекались для погрузки соли на иностранные пароходы в порту Евпатории. В таких случаях обязательно составлялся поименный список всех занятых в работах. В 1932 г. их обычно было 49 чел. [14, л. 14]. Впрочем составлялся список портовых грузчиков каждый раз, когда они работали на погрузке иностранного экспортного парохода, например, работающих на пароходе «Аделия» было 114 чел. Такие списки подписывал обычно заместитель начальника порта [14, л. 6–7].

Следует указать, что отдельно принимались регулирующие работу грузчиков правила в каждом отдельном порту. Так, например, Правила внутреннего распорядка для рабочих и служащих, занятых на погрузочно-разгрузочных работах при управлении Ялтинского торгового порта, были приняты в 1930 г.

Прежде всего устанавливалось рабочее время для односменной работы – с 8 ч. утра до 17 час. С перерывом на обед на 1 час, а для двухсменной работы с 5 ч. утра до 15 ч. дня, и с 15 ч. дня до 24 ч. вечера. Также регламентировался порядок проведения сверхурочных работ.

В Правилах даются разъяснения относительно руководителя погрузочных работ. Грузчики приступают к работе по указанию технорука. Распоряжения последнего на производстве обязательны для рабочих, и они не имеют права вступать на производстве в пререкания с техноруком. Он ведет общий учет работ и часы работы, род грузов и количество в целях правильности учета и занесения рабочими по десяткам их заработка. На навалочных работах распределением рабочих занимается десятник.

В связи с тем, что грузчики, в особенности в советское время, считались людьми, активно злоупотребляющими спиртным, даются пояснения, что в нетрезвом виде лица к работе не допускаются. Оказавшиеся на работе в нетрезвом виде немедленно удаляются с работы, причем день отсутствия рабочего на производстве из-за нетрезвого состояния считается прогулом по неуважительной причине; удаление нетрезвых рабочих с производства возлагается на технорука.

В помещении, назначенном для ожидания работ или для отдыха, воспрещается употребление спиртных напитков, игра в карты, сквернословие, появление в нетрезвом виде, а в общественной столовой еще и курение табака. Лица, нарушившие правила, подлежат выводу из указанных помещений.

За неявку на работу без уважительных причин в общей сложности более 3 дней в месяц рабочий может быть уволен.

Взыскание за нарушение правил внутреннего распорядка выражаются в следующем: а) выговор; б) увольнение [15, л. 1–33].

О том, как происходил процесс организации погрузочных работ в портах, свидетельствуют Тезисы к докладу, сделанные 13.10.1935 в Ялте. Прежде всего, замечено отсутствие механизмов для осуществления погрузочно-разгрузочных работ; «грузчики не обеспечены спецодеждой и спецобувью, работают босиком». «Отсутствие инвентаря – стелюг, щитов, лопат». «Неподготовленность места для разгрузки судов, пушки бывают завалены, не проводятся подготовительные работы». обслужи-

вание пассажиров плохое (невежливо). У команд отсутствует форменная одежда. Слабая труддисциплина, текучесть [16, л. 5]. Относительно управления порта: «Отсутствие положений и отсюда неясность взаимоотношений между отделами». Хозрасчет отсутствует. Контора капитана порта: отсутствие должного руководства и инструктажа работников; злоупотребления согласно акту ревизии. Вокзал: не оборудована комната матери и ребенка, парикмахерская, имеется ряд недоделок, необходимо расширение камеры хранения, обслуживание пассажиров неудовлетворительно.

Охрана собственности: организована в порту плохо; случай хищения чая со склада. Виновен в этом помощник заведующего складом Гудзенко. При разгрузке «Балаклавы» 10.10.1935 утоплено грузчиками, по заявлению капитана, 35 мешков, по заявлению грузового диспетчера – 5 мешков. Ситуация в общежитии следующая: «Скученность, клопы, недостаточно оборудованы комнаты, нет тумбочек. Правда, теперь переведены в другое помещение, где санитарные условия удовлетворительные. Питание и снабжение недостаточное. Уголь выдан. Жилищный кризис. Организация Красного Креста работает плохо. Нет ударничества» [16, л. 6–7].

Главной же проблемой являлась нехватка рабочих, особенно физически выносливых и порядочных. Небезынтересным является распоряжение о том, что необходимо «заняться изучением вопроса пополнения рабсилы в Севастополе на погрузочно-разгрузочных работах со стороны женщин, так как мужчин не хватает» [17, л. 300–301].

Важное значение при рассмотрении вопроса о правовом регулировании труда лиц, занятых на погрузочно-разгрузочных работах, имеют особенности оплаты их труда. Рассмотрим Приказ НКВТ от 31 июля 1935 г. о принятии «Положения о введении аккордной системы оплаты труда на погрузочно-разгрузочных работах в морских портах». Аккордная система оплаты – одна из наиболее распространенных форм сдельной оплаты труда и охватывает она то, что конкретно определяет расценку объема выполнения работ с указанием конкретных сроков их выполнения. В соответствии с приказом НКВТ от 16 июня 1935 г. № 271 данная система вводилась в целях сокращения времени нахождения судов под погрузочными операциями и наибольшего стимулирования роста производительности труда грузчиков (п. 23 приказа).

В соответствии с Положением аккордная оплата грузчиков допускается в следующих случаях: а) при наличии необходимости скорейшего освобождения причалов, когда занятость причалов вызывает простои других судов; б) для разгрузки и погрузки грузопассажирских судов в сроки, обеспечивающие выполнение расписания этими судами; в) для разгрузки и погрузки массовых и крупно-партионных грузов при недостатке грузчиков; г) для разгрузки и погрузки железнодорожных вагонов в сроки, обеспечивающих выполнение договора.

При сдаче аккордной работы начальник порта через начальника участка по возможности за 12–24 часов до начала работы выдает бригаде план-наряд на сдаваемую работу, в котором должны быть указаны: а) объем и способ работы; б) исчисляемый на основании применяемых в порту норм выработки срок работы, сокра-

щенный против этих норм в пределах 15–20%; в) сумма причитающейся бригаде заработной платы: в основу расчета кладется отдельный расценоч с прибавлением прогрессивно-сдельной оплаты как за перевыполнение плана соответственно в пределах 15–20 %; г) закрепляемые за бригадой средства производства, например, транспорт, такелаж, инвентарь и пр.

По окончании бригадой своей работы по данному наряду составляется акт за подписью начальника участка и бригадира с указанием, что работа была выполнена не позже обусловленного нарядом срока, или же что допущена просрочка времени.

Расчет с бригадой за выполненную аккордную работу производится в следующий за окончанием работы день. Акт об окончании работы отдается в расчетную часть в день окончания работы [18, л. 74].

Введение аккордной оплаты труда грузчиков привело прежде всего к упрощению обязанностей ответственных лиц, которые выдавали объем работы, а также к значительно меньшему количеству затраченного времени работниками.

Еще одной особенностью проведения погрузочно-разгрузочных работ является то, что часто приходится выполнять работы в краткие сроки для скорейшей разгрузки судов и недопущения их простоев. В связи с этим иногда работы выполнялись сразу в несколько смен, а также в свободное от работы время. Законодательство рассматриваемого периода содержит правовое закрепление порядка работы в подобных случаях. В Постановлении СНК СССР от 28 мая 1932 г. № 829 «О погрузочно-разгрузочных операциях и связанных с ними работах на транспорте во внеурочное время, в две и три смены, а также в нерабочие дни» дается краткая характеристика сверхурочных работ.

Погрузочно-разгрузочные операции и связанные с ними работы на транспорте во внеурочное время, в две и три смены, а также в нерабочие дни могут назначаться при необходимости освобождения складочных помещений железнодорожного, водного и местного транспорта, а также для производства нагрузки и выгрузки вагонов и судов в целях предупреждения скопления грузов в пунктах отправления и назначения и простоя подвижного состава.

Порядок назначения указанных работ устанавливают НКПС, НКВТ и Цудортранс по принадлежности.

Обязанность производить работы распространяется на государственные и кооперативные предприятия и учреждения и смешанные акционерные общества.

К указанным работам относятся работы по выкупу грузов, разгрузке и вывозу грузов с территории станций, пристаней и портов, подвозу грузов к станциям, пристаням и портам, погрузке грузов в вагоны или на суда и составлению грузовых документов, а также непосредственно связанная с этими операциями работа на складах соответствующих учреждений и предприятий.

О назначении обязательных работ вывешивается объявление на железнодорожных станциях, пристанях, в портах и в транспортных конторах:

а) в нерабочие дни – за 4 часа до окончания рабочего дня, предшествующего соответствующему нерабочему дню;

б) во внеурочное время – не позднее чем за 4 часа до окончания того же рабочего дня.

Привлечение работников к работам производится с последующим уведомлением инспектора труда [19].

Правовая регламентация вопроса о проведении работ во внеурочное время, в две и три смены, а также в нерабочие дни имела весомое значение для грузовладельцев. Это позволило проводить работы без перерыва, что сокращало стальнойные дни, а также предупреждало простои судов.

Подводя итоги нашего исследования, укажем, что принятые в начале XX в. нормативно-правовые акты, регулирующие условия труда грузчиков в торговых портах, отличались тщательной разработкой. Однако их реализация не всегда осуществлялась на должном уровне. Материальное обеспечение работников, занятых на погрузочных работах, было неудовлетворительное, не хватало одежды, обуви, инвентаря. Дисциплины не было. Замечены участвовавшие случаи воровства имущества со складов. При разгрузке судов грузчики обращались с товаром неосмотрительно. Не хватало контроля и должного руководства.

В наших следующих исследованиях мы продолжим рассматривать права лиц, занятых на погрузочных работах.

Список литературы:

1. 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.
2. 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.
3. Маковский А. Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. – М., 1961. – 314 с.
4. А. С. Кокин. Международная морская перевозка: право и практика / А. С. Кокин. – М.: Волтерс Клувер, 2007. – 584 с.
5. Воронков А. В., Клементьев Ю. В. Советский морской торговый флот. – М.: Транспорт, 1972. – 105 с.
6. Русские биржи. Вып. 4: Свод торговых обычаев и правил русских бирж / Невзоров А.С., и. д. э.-орд. проф. – Юрьев. – Тип. К. Маттисена, 1900. – 588 с.
7. Морозов С. Ю. Транспортное право. Учебное пособие (рекомендовано УМО по юриспруденции). – М.: Юрайт, 2014. – 27,8 п.л.
8. Гуженко Т. Б. Организация морских пакетных перевозок. – М.: Морской транспорт, 1960. – 43 с.
9. Филиппов Ю. Д. История русского торгового флота во второй половине XIX в. – СПб.: Изд-во Мин. финансов, 1908. – 63 с.
10. Егоров А. Ю., Смоленцев В. Д. Херсон – первый порт на Черном море: Исторические хроники 1778–2008 годов. – Херсон: Надднiproчочка, 2008. – 230 с.
11. 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 агентству Совторгфлота. 30.04.1928 – 14.09.1930. 29 л.
12. 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.
13. Стивидор. Большой юридический словарь. – М.: Инфра-М. А. Я. Сухарев, В. Е. Крутских, А. Я. Сухарева. – 2003 [Электронный ресурс]. – URL: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/lower/18476> (дата обращения: 01.04.2018).
14. Государственный архив Республики Крым, (далее – ГАРК), ф. Р-388, оп. 1, д. 311. Шкиперские показания и санитарные свидетельства. 15.01.1932–27.08.1932. 51 л.
15. ГАРК. Ф. Р-1599. Оп. 1. Д. 108. Приказ №1546 НКПС от 11 мая 1930 г. о разграничении транспортно-экспедиционной, складской, автогужевой, погрузочно-разгрузочной деятельности

Совторгфлота и Союзтранса и материалы по приему контор «Союзтранса» в ведение Ялтинского транспортного агентства (переписка, акты, описи). 29.04.1930–11.04.1930 г. 33 л.

16. ГАРК. Ф. Р-1599. Оп. 1. Д. 171. Приказы, циркуляры НКВТ, Управления Черноморского пароходства и докладные записки СНК Крым АССР НКВТ, Крымскому обкому ВКП(б), Южному центральному морскому управлению о реконструкции Ялтинского порта и приписных к нему пунктов, о перенесении Ялты из группы портов 3 разряда в группу 2 разряда. 31.07.1935–31.12.1935 г.

17. 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 плавсредства порта. 8.05.1930–27.12.1930 г. 499 л.

18. ГАРК. Ф. Р-1599. Оп. 1. Д. 171. Приказы, циркуляры НКВТ, Управления Черноморского пароходства и докладные записки СНК Крым АССР НКВТ, Крымскому обкому ВКП(б), Южному центральному морскому управлению о реконструкции Ялтинского порта и приписных к нему пунктов, о перенесении Ялты из группы портов 3 разряда в группу 2 разряда. 31.07.1935–31.12.1935 г.

19. Совет Народных Комиссаров СССР. Постановление от 28 мая 1932 г. n 829. О погрузочно-разгрузочных операциях и связанных с ними работах на транспорте во внеурочное время, в две и три смены, а также в нерабочие дни [Электронный ресурс]. – URL: http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_3829.htm (дата обращения: 02.04.2018).

Klimenko K. P. Legal regulation of the loaders' work in commercial ports in 20–30-th of the XX c.

// Scientific notes of V. I. Vernadsky Crimean federal university. Juridical science. – 2018. – Т. 4 (70). № 1. – P. 217–225.

The purpose of this work is to determine the legal basis of the work of loaders during loading and unloading operations in the early Soviet period. The objectives of the study include, first of all, to show that movers were a separate category of workers who had broad rights, for example, the right to rest while working in the waiting rooms, as well as they were assigned duties for non-performance of which should be removed from work. The author gives examples of the adopted legal acts regulating the procedure of remuneration, rest time, work overtime and on weekends, use of loading equipment, etc. In addition, on the basis of archival materials, examples of the implementation of the adopted documents are given. There are serious discrepancies between what has been adopted and what have actually been implemented. The main problems encountered by working ports in the implementation of loading operations are identified.

Keywords: loading-unloading operation, a loader, cooperative movers.

Spisok literatury:

1. Zmerzlyj B.V. Pravovoe regulirovanie trgovogosudohodstva v Chernomorsko-Azovskom regione v konce XVIII – nachale HKH v. / B.V. Zmerzlyj. – Simferopol': CHP «Predpriyatie Feniks», 2014. – 512 s.
2. Kontalev V. A. Morskoy trgovyj flot SSSR (v period 1946–1985 gg.: istoriko-tekhnikeskij aspekt razvitiya): dis. na soiskanie uchen. stepeni d. tekhn. n. : spec. 07.00.10 «Istoriya nauki i tekhniki» / V. A. Kontalev; Dal'nevostostohnaya gosudarstvennaya morskaya akademiya im. 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: pravo i praktika / A.S. Kokin. – M.: Volters Kluver, 2007. – 584 s.
5. Voronkov A. B., Klement'ev YU. V. Sovetskij morskoy trgovyj flot. – M.: Transport, 1972. – 105 s.
6. Russkie birzhi. Vyp. 4: Svod trgovykh obychaev i pravil 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 po yurisprudencii). – M.: Yurajt, 2014. – 27,8 p.l.
8. Guzhenko T. B. Organizaciya morskikh paketnykh perevozok. – M.: Morskoy transport, 1960. – 43 s.
9. Filippov YU. D. Istoriya russkogo trgovogo flota vo vtoroj polovine XIX v. – SPb.: Izd-vo Min. finansov, 1908. – 63 s.
10. Egorov A.YU., Smolencev V.D. Herson – pervyj port na Chernom more: Istoricheskiekhroniki 1778-2008 godov. – Herson: Naddnipyriyachka, 2008. – 230 s.
11. GARK. F. R-1619. Op. 1. D. 17. Materialy polikvidacii Yaltinskogo otdeleniya Krymskogo smeshannogo akcionernogo obshchestva proizvodstva pogruzochno-razgruzochnykh rabot «Krympogruzka» i peredache vsekh pogruzochno-razgruzochnykh rabot, guzhperevozok i mestnoj ehkspedicii Yaltinskomu morskomu agentstvu Sovtorgflota. 30.04.1928 – 14.09.1930. 29 l.

12. GARK. F. R-1619. Op. 1. D. 18. Prikazy i cirkulyary Chernomorskoj glavnoj kontory Sovtorgflota. Protokol proizvodstvennoj konferencii gruzchikov portov Chernogo i Azovskogo morej i dokladnaya zapiska o pogruzochno-razgruzochnyh rabotah za sentyabr'-oktyabr' 1930 g. 15.09.1929-27.10.1930. 180 l.
13. Stividor. Bol'shoj yuridicheskij slovar'. – M.: Infra-M. A. YA. Suharev, V. E. Krutskih, A. Ya Suhareva. – 2003. <https://dic.academic.ru/dic.nsf/lower/18476>
14. GARK. F. R-388. Op. 1. D. 311. Shkiperskie pokazaniya isanitarnye svidetel'stva. 15.01.1932-27.08.1932. 51 l.
15. GARK. F. R-1599. Op. 1. D. 108. Prikaz №1546 NKPS ot 11 maya 1930 g. o razgranichenii trasportno-ehkspedicionnoj, skladskoj, avtoguzhevoj, pogruzochno-razgruzochnoj deyatel'nosti Sovtorgflota i Soyuztransa i materialy po priemu kontor «Soyuztransa» v vedenie Yaltinskogo trasportnogo agenstva (perepiska, akty, opisi). 29.04.1930-11.04.1930 g. 33 l.
16. GARK. F. R-1599. Op. 1. D. 171. Prikazy, cirkulyary NKVT, Upravleniya Chernomorskogo parohodstva i dokladnye zapiski SNK Krym ASSR NKVT, Krymskomu obkomu VKP(b), Yuzhnomu central'nomu morskomu upravleniyu o rekonstrukcii Yaltinskogo porta i pripisnyh k nemu punktov, o perenesenii Yaltyzgruppy portov 3 razryada v gruppu 2 razryada. 31.07.1935-31.12.1935 g.
17. GARK. F. R-1599. Op. 1. D. 110. Protokoly soveshchanij rabotnikov upravleniya Krymskim rajonom Sovtorgflota Chernogo morya, Feodosijskogo, Sevastopol'skogo, Evpatorijskogo, Sochinskogo torgovyh portov i perepiska s upravleniem Krymskim rajonom Sovtorgflota Chernogo Morya, Upravleniem sovetskimi torgovym flotom Chernomorskogo bassejnopohozyajstvu porta. Vedomosti na plavsredstva porta. 8.05.1930-27.12.1930 g. 499 l.
18. GARK. F. R-1599. Op. 1. D. 171. Prikazy, cirkulyary NKVT, Upravleniya Chernomorskogo parohodstva i dokladnye zapiski SNK Krym ASSR NKVT, Krymskomu obkomu VKP(b), Yuzhnomu central'nomu morskomu upravleniyu o rekonstrukcii Yaltinskogo porta i pripisnyh k nemu punktov, o perenesenii Yaltyzgruppy portov 3 razryada v gruppu 2 razryada. 31.07.1935-31.12.1935 g.
19. Sovet Narodnyh Komissarov SSSR. Postanovlenie ot 28 maya 1932 g. n 829. O pogruzochno-razgruzochnyh operacijah i svyazannyh s nimi rabotah na transporte vo vneurochnoe vremya, v dve i tri smeny, a takzhe v nerabochiedni [Elektronnyj resurs]. – URL: http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_3829.htm (data obrashcheniya: 02.04.2018).