

УДК 34:656.073«20»

ПРАВОВАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПОГРУЗОЧНЫХ РАБОТ АКЦИОНЕРНЫМ ОБЩЕСТВОМ «ЭКСПОРТХЛЕБ» В 1923 Г.

Клименко Е. П.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

В статье указано, что 30 апреля 1923 г. был утвержден устав акционерного общества Экспортхлеб, получившего монопольное право на продажи зерновых продуктов из СССР за рубеж. При организации АО «Экспортхлеб» не были заранее продуманы и спланированы погрузочно-разгрузочные операции, который в этот период осуществляли различные как частные, так и государственные организации. Дополнительно осложнялась ситуация отсутствием современных технических средств погрузки и доставки грузов, сложностями с восстановлением и эксплуатацией имеющихся таких средств. Ставки на производство разного типа работ по экспорту хлеба, в том числе и в морских торговых портах, в 1923 г. разрабатывались и внедрялись Наркоматом транспорта.

Ключевые слова: Экспортхлеб, погрузочные и разгрузочные операции, морской торговый порт.

В 1920–1930-х гг. важную роль в деятельности морских торговых портов играли различные акционерные общества, занимающиеся экспортными операциями. В зависимости от того, что больше отгружалось из того или иного порта, развивалась и портовая инфраструктура, нередко получавшая узкую специализацию [1]. К тому же отдельными нормативными актами закреплялось такое разделение [2; 3].

Одним из наиболее известных из таких обществ был «Экспортхлеб», устав которого был утвержден СНК РСФСР 30 апреля 1923 г. Цель АО: продажа хлебофуражных продуктов за границу от русских экспортеров; хранение, транспортировка и сдача этих продуктов заграничным покупателям.

Учредителями общества стали Народный комиссариат внешней торговли, Государственный банк, Всероссийский центральный союз потребительских обществ, акционерное общество торговли хлебными и другими сельскохозяйственными продуктами «Хлебопродукт», Всероссийский союз сельскохозяйственной кооперации и Всероссийский кооперативный банк.

Основной капитал АО «Экспортхлеб» был определен в сто тысяч червонцев, разделенных на 2000 акций по 50 червонцев каждая [4].

Специальным постановлением от 28 июля 1923 г. СНК СССР предоставило «Экспортхлебу» «монопольное право вывоза за границу всевозможных хлебных и маслянистых продуктов как в сыром, так и в обработанном виде» [5, л. 63].

Свою деятельность «Экспортхлеб» открыл с 15 августа этого же года. Правление общества размещалось в Москве, на ул. Тверской и площ. Революции, д. 1/21. Состав правления был такой: председатель правления и президиума – Красин Л. Б., его заместители – Шейнман А. Л., Смирнов А. П. Директор-распорядитель – Пригарин А. В.

«Экспортхлеб» организовал отделения в России: в Петрограде, Новороссийске, Феодосии, Мариуполе, Николаеве и Одессе; за границей: в Копенгагене, Гамбурге, Риге и Ревеле; бюро – в Берлине; представительства: в Англии (Аркос), Италии, Турции, Швеции, Норвегии, Финляндии [5, л. 19].

План организации экспорта хлеба АО «Экспортхлеб» был утвержден правлением 11 июля 1923 г. Им, в частности, предусматривалось, что основой деятельности дирекции «Экспортхлеба» является утвержденный особой полномочной комиссией при СТО план хлебного экспорта на 1923–1924 гг. Организации, вошедшие в контингент по плану, утвержденному СТО на 1923–1924 г., должны были представить к 15 июля «Экспортхлебу» ориентировочный план своей заготовительной деятельности по реализации урожая текущего года на период с 1 августа по 31 декабря 1923 г. и вместе с тем обязывались с 1 сентября предъявлять «Экспортхлебу» свои реальные планы (заявки) на экспорт хлеба на 6-недельный срок.

В плане (заявке) следовало предусмотреть: а) род и количество по каждой культуре хлебопродуктов в отдельности; б) районы заготовки и пункты концентрации (вывозные порты) с указанием ж/д линий или речных путей. Эти сведения являются для «Экспортхлеба» подсобным ориентировочным материалом; в) себестоимость хлебопродуктов в порто-франко или на пограничном пункте.

Ответственность за сохранность и своевременное продвижение экспортного хлеба от станции погрузки до порта назначения или сухопутного передаточного пункта возлагалась полностью на собственника груза.

Хлебоэкспортные грузы, прибывающие на адрес «Экспортхлеба», выкупались с согласия последнего конторой «Экспортхлеба» с оформлением за счет комитета в особых актах и документах (коммерческие акты, акты экспертизы) всех дефектов груза. Все эти акты и документы передавались владельцу груза.

Приемку зерна по качеству следовало производить по сертификатам хлебной инспекции Наркомпрода или по спецификации хлебозаготовительных организаций, если приемщик их не оспаривал. В соответствии с данными спецификациями или сертификатом приемщик назначал пункт выгрузки.

В случае оспаривания сертификата или спецификации при вскрытии вагона из него полагалось брать среднюю пробу, укладывать ее в особый мешочек и накладывать пломбы приемщика и сдатчика. Означенный образец с отметкой на мешке и ярлыком, с пометкой к какому вагону данная проба относится, поступал для совместного анализа. В этом случае пункт выгрузки назначался приемщиком «Экспортхлеба» за его личной ответственностью.

В случае разногласий при составлении акта о приемке между хлебозаготовительной организацией и «Экспортхлебом» относительно количества и качества принимаемого продукта спорный вопрос передавался на разрешение местной хлебной арбитражной комиссии, деятельность которой определялась особыми положениями.

«Экспортхлеб» обязан был входить в соглашение с НКПС о предоставлении грузополучателю права взятия проб из всех прибывающих в порт или пограничный пункт вагонов независимо от выкупа.

Грузы, прибывшие на адрес «Экспортхлеба», распоряжением конторы последнего выгружались в указываемом им помещении в зависимости от рода и качества хлебопродукта, причем помещения для выгрузки некондиционного хлеба и требу-

ющего переработки должны были быть по возможности приспособлены к хранению грузов без смешения различных партий.

Приемку экспортных грузов как со складов владельцев, так и на склады следовало производить тем же порядком, как и прибывающих в порт вагонов.

Приемка грузов от их владельцев производилась «Экспортхлебом» так: а) в приемке груза за подписями приемщика и сдатчика выдается грузовладельцу приемная расписка по установленной форме с обозначением количества и качества и с немедленным оформлением приемки в особых квитанциях в конторе «Экспортхлеба»; б) на основании приемных расписок составлялись в местной конторе акты приемки на бланках установленной формы, с выдачей дубликата ее заготовителю, в квитанцию комитету выписывалось количество, поступившее на склады, в зависимости от стандарта по принятому у него качеству; в) «Экспортхлеб входил» в соглашение с Госбанком о принятии последним к учету выдаваемых владельцам документов; г) грузы, подлежащие переработке, ссыпали в склады, специально для этой цели предназначенные, в зависимости от характера переработки, и перерабатывались за счет комитетов, которым выдавалась предварительная квитанция на принятое количество и качество; д) количество зерна, полученное от переработки, распределялось между комитетами пропорционально первоначально принятому количеству и качеству, при этом в распоряжение комитетов передавалось соответствующее количество отходов по тому же принципу; е) на принятое таким образом зерно, полученное после переработки, в указанной выше пропорции, выдавалась комитету окончательная приемная квитанция и дальнейший расчет с комитетом производился на основании этой окончательной квитанции; ж) при поступлении некондиционного зерна комитет мог перерабатывать его и на своих складах применительно к установленным нормам (стандартам) своими средствами и за свой счет.

За все убытки, связанные с несвоевременным выкупом или несвоевременной переадресовкой грузов, прибывающих в адрес «Экспортхлеба» с его согласия хотя и некондиционного качества, отвечал «Экспортхлеб».

В тех случаях, когда данная партия хлеба по своим высоким качествам не укладывалась ни в один из типов или классов действующей классификации, то по заявлению комитетов он мог храниться в необозначенном виде, с возложением на комитет всех дополнительных расходов по хранению и т. д.

Прибывшее в адрес «Экспортхлеба» и погруженное на пароход зерно распределялось комитетом по принципу строгой очередности в зависимости от поступления его по каждому стандарту отдельно и соответственно количеству данной организации и данного стандарта, имевшемуся на лицо в момент погрузки, если не последовало отдельного соглашения между владельцем груза и «Экспортхлебом» или если не было особого постановления правления «Экспортхлеба».

Если хлеб находился на складе хлебозаготовительной организации, то последняя могла грузить своими силами и средствами, причем в этом случае на нее целиком падала полная материальная ответственность за срочность погрузки со всеми вытекающими из нее последствиями.

К обязанностям дирекции «Экспортхлеба» относилась также организация наблюдения и ответственность за продвижением экспортируемого хлеба пограничным ж/д и водным путям с момента приятия груза на пограничном передаточном пункте и до сдачи его покупателю, т. е.: а) выполнение таможенных формаль-

ностей; б) расчеты по провозной плате с заграничными транспортными органами (поскольку они не закончены при отправлении); в) страхование груза по заграничным путям сообщения по поручению комитета и если груз уже не застрахован; г) перегон груза через границу и перегрузка; д) выкуп и выгрузка в пункте назначения за границей; е) составление в надлежащих случаях актов, фиксирующих неисправности транспорта заграницей и ведение претензионных дел по таким актам с заграничными транспортными органами [6, л. 11–13].

С целью активизации деятельности «Экспортхлеба» в порту г. Николаева в октябре 1923 г. была начата организация постройки элеватора Госбанка [5, л. 235]. Первым делом была организована лаборатория элеватора, в которой производилось определение только натуры зерна и его засоренности, при этом то и другое делается неправильно. Влажность зерна не определялась, что лишало возможность администрации элеватора следить за состоянием зерна во время его хранения [7, л. 10–11].

В ходе подготовки к экспортной компании зерна 26 июля 1923 г. уполномоченному Укрэкспортхлеба в Николаеве Наркомтранс сообщил следующие ставки на производство разного типа работ по экспорту хлеба:

1. съемка и вес зерна при условии веса мешка от 4–5 пудов – 0,40 коп. с пуда;
2. погрузка на телеги при условии хода не более 10 саж. и веса мешка от 4–5 пуд. – 0,45 коп. с пуда;
3. погрузка с телеги на пароход, при условии горизонтального хода не более 10 саж. и веса мешка от 4–5 пуд. – 0,45 коп. с пуда;
4. за выход на пароход в вертикальном положении за каждую сажень засчитывается на основную ставку 5 %;
6. погрузка из вагонов на пароход зернохлеба в мешках – 0,45 коп. с пуда;
7. за набивки в мешки при погрузке из вагонов на пароход насчитывается 20 % на основную ставку;
8. выгрузка зерна из вагонов в воронку элеватора – 0,19 коп. с пуда.
9. выгрузка зерна с подвод в воронку элеватора – 0,45 коп. с пуда;
10. перекачка вагонов на расстоянии 35 саж.: груженых – 36 коп. с вагона и порож. – 18 коп.;
11. шкивка в пароход – 0,13 коп. с пуда;
12. вертикал на партию в магазинах по доске за каждый аршин – 20 % на основную ставку.

Все вышеперечисленные ставки на переработку экспортируемого хлеба не предусматривали каких-либо других вариантов в ставках союза РМТ: бордюров, ступенек, арфы на пароходе и т. п. но, предупреждалось, что если таковые будут иметь место, то начисления тоже будут производиться согласно тарифа.

Вышеуказанные ставки исчислялись в товарных рублях и в эти исчисления входили все процентные начисления [8, л. 1].

Существовали и иные организации, занимающиеся предоставлением услуг подобного рода. Так, к примеру, Николаевское отделение одесского Губтранса предлагало свои услуги по выгрузке, погрузке зерна для экспорта, включая работы экспедиторов, т. е. по выкупу вагонов и наблюдению прибытия таковых, необходимые для вышеуказанной операции мешки и брезенты Окртранс не представлял в связи с их отсутствием, весь же прочий инвентарь – кадки, мерки, лопаты и т. п. – Окртранс предоставлял. Кроме того, сообщалось, что:

1. за выгрузку зерна в воронки элеватора, принимая во внимание прокатку порожних груженых вагонов, с 1000 пудов Окртранс взимал в товарных рублях 3 р. 55 коп.;

2. за выгрузку зерна из вагонов на пароход, принимая во внимание вертикал на пароход, дальний ход, прокладку порожних и груженых вагонов, с 1000 пудов взимал в товарных рублях 25 руб.;

3. за загрузку зерна из вагонов в магазины, принимая во внимание дальний ход, вертикал на партию, прокатку порожних и груженых вагонов, с 1000 пудов взималось (без перевески) в товарных рублях 19 р. 05 коп. тоже с перевеской в товарных рублях 24 р. 75 коп.;

4. за погрузку из магазина на пароход, принимая во внимание перевеску в магазиноукладку на подводы, перевозку, сгрузку с подвод вертикал на пароход и дальний ход, с 1000 пудов взималось в товарных рублях 36 р. 60 коп.

Все же ненормальности или неясности, которые могли возникнуть при выполнении той или иной работы, предлагалось устранять и регулировать совместно с «Экспортхлебом», не тормозя хода работы [8, л. 2].

Параллельно с этим уполномоченному «Экспортхлеба» в Николаеве Окртранс предложил взять на себя выполнение работ по перевозке гужевым транспортом экспортируемого зерно-хлеба по таким ставкам:

1. перевозку с магазинов «Экспортхлеба», находящихся на Мельничной и Заводской ул., к пароходам, стоящим в заграничном порту, – по 5/8 коп.;

2. перевозку хлебных грузов с элеватора и заграничного порта в магазины, находящиеся в указанном п. 1 месте, по 3/4 коп.;

3. перевозку всех хлебных грузов с каботажной гавани и вокзала в магазины, находящиеся в указанном в п. 1 месте, – 1,4 коп.;

4. перевозку легковесных грузов по 1 р. 50 коп. с пароконной платформы за один конец в городе, вокзале и порту;

5. за все поименованные в п. 1, 2, 3 и 4 работы, которым расценка произведена в товарных рублях, «Укрэкспорт» хлеба также производил оплату по курсу товарного рубля в день предъявления счетов на произведенные работы с переводом на курс червонцев. При этом вышеуказанные цены действовали по 1 сентября 1923 г. [8, л. 3].

Кроме чисто погрузочных работ, «Экспортхлебу» в порту Николаева необходимо было согласовать свою деятельность с работой и условиями (материальными) торгового порта. Исходя из этого, Николаевская контора «Укрэкспортхлеба» сообщала «Экспортхлебу» в Москву 18 июля 1923 г. о том, что причальная линия 2-х набережных (Коммерческой и В. Международного о-ва) Николаевского морпорта допускала причал полным лагом 10 судов, 500 фут. длиной с 26 фут. осадкой. У каботажной и городской набережных молит причалить еще около 5 пароходов с осадкой от 18 до 26 фут. Рейд допускал стоянку от 50 до 100 пароходов. Одновременно могли грузиться или жмыхами или зерном все пароходы, но погрузочные средства были рассчитаны на погрузку зерна через элеватор и вручную на 200000 пудов в день.

При погрузке зерна только одним элеватором, а всеми остальными погрузочными средствами жмыхов можно было погрузить в день:

зерна 80–100 т. пудов, а жмыхов – 40 т. пудов, причем на 1 люк парохода можно погрузить не свыше 2500 пудов жмыхов в день.

При этом из складов до парохода зерно и жмыхи подвозятся на пароконных платформах. У союза портовых рабочих имелось 80 таких платформ, допускающих нагрузку до 100 пуд. Среднее расстояние подвозки составляло около версты.

В распоряжение николаевской конторы «Украэкспортхлеба» передавалось 5 складов площадью около 1100 кв. саж. Кроме того, у элеваторного конвейера могли причалить полным лагом 2 пятисотфутовых парохода. Конвейер этот имел 16 подающих в пароход труб, т. об. Оба парохода могли грузиться одновременно в сутки по 40–50 т.пуд. [5, л. 21].

При этом наладить нормальную отгрузку экспортных зернопродуктов в 1923 г. еще не удалось. Так, в частности, известно, что к концу ноября этого года существовали трудности по отгрузке груза Госсельсиндиката (пшеница, рожь, ячмень, овес, кукуруза) [6, л. 24].

Таким образом, можно сделать следующий вывод. При организации АО «Экспортхлеб» не были заранее продуманы и спланированы погрузочно-разгрузочные операции, которые в этот период осуществляли различные как частные, так и государственные организации. Дополнительно осложнялась ситуация отсутствием современных технических средств погрузки и доставки грузов, сложностями с восстановлением и эксплуатацией имеющихся таких средств.

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. Постановление СТО от 25 апреля 1933 г. № 375 «О передаче погрузочно-разгрузочных работ по экспорту угля в Мариупольском порту в ведение НКВТорга». СЗ СССР за 1933 г.
3. Постановление СТО от 3 февраля 1931 г. «47 «О работах по погрузке и выгрузке лесоматериалов в портах». СЗ СССР за 1931 г.
4. История России в документах. Акционерное общество для продажи хлебопродуктов за границу «Экспортхлеб», 5 акций в 500 рублей каждая, 2500 рублей, выдана Всероссийскому центральному союзу потребительских обществ «Центросоюз», выпуск 2, Москва, 1926 год. – URL: hisdoc.ru/papers/24968/
5. Государственный архив Николаевской области. Ф. Р-945. Оп. 1. Д. 30. (175).
6. Государственный архив Николаевской области. Р-945. Оп. 1. Д. 25.
7. Государственный архив Николаевской области. Р-945. Оп. 1. Д. 32.
8. Государственный архив Николаевской области. Р-945. Оп. 1. Д. 36.

Klimenko E. P. legal organization of loading operations by joint-stock company Exportkhleb in 1923 // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2018. – Т. 4 (70). № 4. – P. 78–84.

April 30, 1923 was approved by the Charter of the joint stock company Exportkhleb, which received a monopoly on the sale of grain products from the USSR abroad. During the organization of a / O export, loading and unloading operations, which were carried out by various both private and public organizations, were not thought out in advance and planned. The situation was further complicated by the lack of modern technical means of loading and delivery of goods, difficulties with the restoration and operation of existing such means. Rates for production of different types of works on export of bread, including in sea trade ports, in 1923 were developed and introduced by the people's Commissariat of transport.

Keywords: export, loading and unloading operations, commercial sea port.

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 «Predpriyatie Feniks», 2014. – 512 s.
2. Postanovlenie STO ot 25 aprelya 1933 g. N 375 «O peredache pogruzochno-razgruzochnyh rabot po ehk-sportu uglja v Mariupol'skom portu v vedenie NKVTorga». SZ SSSR za 1933 g.
3. Postanovlenie STO ot 3 fevralya 1931 g. N 47 «O rabotah po pogruzke i vygruzke lesomaterialov v portah». SZ SSSR za 1931 g.
4. Istoriya Rossii v dokumentah. Akcionernoe obshchestvo dlya prodazhi hleboproduktov za granicu "EHk-sporthleb", 5 akciy v 500 rublej kazhdaya, 2500 rublej, vydana Vserossijskomu central'nomu soyuzu potrebitel'skih obshchestv "Centrosoyuz", vypusk 2, Moskva, 1926 god. – URL: hisdoc.ru/papers/24968/
5. Gosudarstvennyj arhiv Nikolaevskoj oblasti. F. R-945. Op. 1. D. 30. (175).
6. Gosudarstvennyj arhiv Nikolaevskoj oblasti. R-945. Op. 1. D. 25.
7. Gosudarstvennyj arhiv Nikolaevskoj oblasti. R-945. Op. 1. D. 32.
8. Gosudarstvennyj arhiv Nikolaevskoj oblasti. R-945. Op. 1. D. 36.