

УДК 94(571.6)

И. А. Гудков

РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ СССР В НАЧАЛЕ 1930-х ГОДОВ НА ПРИМЕРЕ ВЛАДИВОСТОКСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА

Дальневосточный федеральный университет, Россия, Владивосток, Россия

Поступила в редакцию 27.04.2025 г.

Принята к публикации 02.07.2025 г.

doi: 10.5922/vestnikhum-2025-3-4

41

Для цитирования: Гудков И.А. Развитие системы управления морским транспортом СССР в начале 1930-х годов на примере Владивостокского торгового порта // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Гуманитарные и общественные науки. 2025. №3. С. 41–53. doi: 10.5922/vestnikhum-2025-3-4.

Статья посвящена анализу развития системы управления морским транспортом СССР в начале 1930-х гг. на примере Владивостокского торгового порта. Этот период характеризовался масштабными реформами, направленными на централизацию управления и интеграцию транспортной инфраструктуры в плановую экономику. Автор рассматривает ключевые этапы реорганизации: создание Народного комиссариата водного транспорта, формирование бассейновых управлений, внедрение хозяйственных механизмов и специализацию портовых участков. Особое внимание уделяется региональной специфике Дальнего Востока, где Владивостокский порт, сохраняя универсальность функций, столкнулся с проблемами децентрализации, кадрового дефицита, низкой механизации и социально-бытовой неустроенности работников. В основу исследования легли архивные материалы Государственного архива Приморского края и Российского государственного архива социально-политической истории, многие из которых впервые вводятся в научный оборот. Автор демонстрирует, как политика гиперцентрализации управления сочеталась с попытками адаптации к региональным условиям. Несмотря на сокращение международной роли порта из-за внешнеполитических изменений, он сохранил значение ключевого транспортного узла, обеспечивавшего снабжение отдаленных территорий и поддержку индустриализации Дальнего Востока. Ключевой вывод заключается в том, что в рассматриваемый период в условиях завершения перехода к отраслевой централизации и усиления государственного контроля сформировалась многоуровневая система управления, которая, несмотря на системные проблемы, позволила порту адаптироваться к задачам плановой экономики. Автор подчеркивает, что Владивостокский порт, утратив статус международного транзитного центра, стал инфраструктурной основой интеграции региона в общесоюзное экономическое пространство.

Ключевые слова: Дальний Восток, морской транспорт, торговый порт, портовое хозяйство, Владивосток, Владивостокский порт



Морские торговые порты выступают важнейшим центром взаимодействия множества экономических и административных субъектов. На их территории традиционно сосредоточены организации, осуществляющие транспортно-логистическую деятельность и представленные как государственными, так и частными предприятиями. Система управления портами в советский период сформировалась в эпоху НЭПа, формально дистанцируясь от дореволюционной модели, но фактически воспроизводя ее базовые принципы с добавлением специфических элементов: гиперцентрализации, доминирования политических органов в принятии решений, а также подчинения хозяйственных задач идеологическим установкам. Изначально советские морские порты (за исключением порта Петроград (Ленинград) — Кронштадт) находились в ведении Народного комиссариата путей сообщения (НКПС). Он отвечал за эксплуатацию, ремонт и развитие находящихся в его управлении портов и портовых устройств, формировал — по согласованию с Народным комиссариатом финансов — портовые сборы [23, с. 83].

Конец 1920-х — начало 1930-х гг. ознаменовался глубокой реорганизацией управленческих структур в условиях форсированной индустриализации. Согласно постановлению Центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров СССР от 13 февраля 1930 г. в рамках Наркомата путей сообщения было создано Всесоюзное объединение морского транспорта (Мортран) [17], подчинившее себе главные конторы «Совторгфлота», преобразованные в шесть бассейновых управлений (Черноморское, Каспийское, Балтийское, Тихоокеанское, Северное, Азовское). Эти управления координировали работу транзитного флота и эксплуатацию портов, обеспечивая территориальную специализацию грузопотоков [10, с. 54—55].

Наиболее радикальные изменения произошли в январе 1931 г., когда морской и речной транспорт, включая портовое хозяйство, был выделен из ведения НКПС и передан новому Народному комиссариату водного транспорта (Наркомвод) [18]. Утвержденное 27 января 1932 г. «Положение о Народном комиссариате водного транспорта» закрепило за ведомством функции общего руководства флотом и портами, содержание судоходных путей, организацию погрузочно-разгрузочных работ и гидрографических изысканий [10, с. 55]. Дальнейшая структурная оптимизация была реализована постановлением Совнаркома от 21 ноября 1932 г., создавшим в системе Наркомвода три хозрасчетных объединения: Главное управление портового хозяйства, Объединение Внешнеторгового флота и Объединение Каботажного флота [10, с. 56].

В соответствии с приказом Народного комиссариата водного транспорта от 31 декабря 1932 г. структура «Совторгфлота» была преобразована в Центральный орган Всесоюзного объединения морского торгового флота по внутреннему плаванию (Морфлот), в состав которого вошли все бассейновые управления [1, л. 98].



Интересно отметить, что бассейновые управления разделились по специализации и видам плавания, однако Дальневосточное управление морского флота (в 1932 г. переименованное в Тихоокеанское управление морского флота) в отличие от других не было разделено по видам деятельности и не имело специального управления для организации работы в заграничном плавании. Управление Морфлота с функциями эксплуатации судов в малом каботаже фактически объединяло весь флот, который осуществлял все виды плавания [14, с. 132].

Реорганизация системы управления морскими портами также претерпела существенные изменения. На основании распоряжения Наркомвода от 27 декабря 1932 г. в его структуре было учреждено Центральное управление морскими торговыми портами (ЦУПОРТ). Данный орган получил исключительные полномочия по координации деятельности торговых портов, ранее находившихся в подчинении региональных бассейновых управлений. Правовой статус портовых комплексов был закреплён отдельным документом — «Положением о морском торговом порте», утвержденным приказом Наркомвода от 31 декабря 1932 г. [13, с. 63].

Особый подход наблюдался в реформировании портов Тихоокеанского региона. Такие ключевые объекты, как Владивосток, Нагаево, Находка, Посыет и Славянка, вместо полной интеграции в систему ЦУПОРТ были распределены между Управлением портами Наркомвода и профильными промышленными ведомствами. Это решение подчеркивало специфику региона, где управленческие функции требовали гибридного подхода с учетом как транспортных, так и производственных задач. Подобная схема отличалась от единообразной централизации, применявшейся в других бассейнах.

Дополнительные преобразования в системе управления портами были инициированы постановлением Совета труда и обороны (СТО) от 14 апреля 1931 г. «О морском транспорте», закрепившим новые принципы организации работы портов [16]. Согласно документу портовые управления признавались самостоятельными хозяйственными единицами в структуре соответствующих бассейнов, действующими на основе промышленно-финансового плана и принципов хозяйственного расчета [10, с. 52–59].

Функциональные обязанности начальника порта включали контроль за эксплуатацией портовой инфраструктуры и судов, ранее входивших в состав «Совторгфлота», координацию строительных и ремонтных работ, а также обеспечение сохранности территории порта, гидротехнических сооружений и судового фонда. Административные полномочия начальника, установленные постановлением СТО от 10 апреля 1931 г., предусматривали надзор за соблюдением регламента на территории порта и контроль за судами, заходящими в акваторию. Заместитель начальника порта исполнял функции морского агента, а в руководящий состав входили главный инженер и капитан порта, ответственные за технико-эксплуатационные и навигационные аспекты деятельности. Таким образом, структура управления сочетала хозяйствен-



ную автономию с централизованным административным регулированием, что отражало общие тенденции реформ морского транспорта начала 1930-х гг. [15].

В целом эти реформы завершили переход к отраслевой централизации, усилив государственный контроль над транспортно-логистическими процессами. Была сформирована многоуровневая система управления портами, где сочетание хозрасчетных механизмов с жесткой вертикалью власти (с сохранением приоритета плановых методов) позволяло гибко адаптироваться к задачам индустриализации. Особенности реорганизации Тихоокеанского бассейна, сохранившего универсальность функций, демонстрировали способность системы учитывать региональную специфику, не отступая от принципов централизации. Введение четкого разделения обязанностей между должностными лицами портов и нормативное закрепление их полномочий усилили эффективность управления, интегрировав его в общую парадигму плановой экономики СССР.

Владивостокский морской торговый порт в 1931–1933 гг. находился в ведении Дальневосточного (с 1932 г. — Тихоокеанского) управления морского флота, подотчетного Центральному управлению Всесоюзного объединения морского торгового флота по внутреннему плаванию при Народном комиссариате водного транспорта.

В январе 1931 г. на основании проекта организации и управления складским хозяйством, механизацией и погрузочно-разгрузочными работами Наркомвода, утвержденного СТО, во Владивостоке было создано Управление главного Владивостокского торгового порта, включавшее отделы эксплуатации, судомеханический; кадров; портового надзора; финансово-учетный; материального снабжения; рабочего снабжения; плановый; мобилизационный; охраны; политотдел и отдел управление делами [12, с. 156].

К концу 1920-х гг. Владивосток был важнейшим транспортным центром Дальнего Востока. Помимо объективно удачного расположения на стыке важнейших магистральных путей сообщения региона — Транссибирской магистрали и Китайской Восточной железной дороги (через соединение с Уссурийской железной дорогой) — его близость к основным торговым судоходным путям Восточной Азии позволяла активно включаться в международную торговлю. Благодаря этому Владивостокский торговый порт еще с конца XIX в. стал центром так называемого североманьчжурского транзита (об этом см.: [6]).

С целью извлечения наибольшей выгоды из сложившегося положения руководство СССР, поощряя идеи местного предпринимательства и администрации, санкционировало открытие в 1925 г. специального района в порту — «Транзитной части», где экспортеры могли беспопытно хранить свои товары до отправки в пункт назначения. Благодаря этому за четыре полные года работы Транзитной части (1924/25 — 1927/28 гг.) грузооборот порта увеличился в два раза — с 1,2 млн т до 2,4 млн т [6, с. 73].



Однако обострение внешнеполитической ситуации на Дальнем Востоке и изменение приоритетов внешнеторговой политики в первой половине 1930-х гг., привели к свертыванию маньчжурского транзита и утрате международной роли Владивостока, способствуя превращению его в военно-морской форпост и центр снабжения дальневосточных окраин страны. С этого времени порт выступал как один из элементов Владивостокского железнодорожного узла¹, функционировавшего как единая транспортная система, основной задачей которой было снабжение районов крайнего северо-востока, Сахалина и Камчатки. В номенклатуре грузоперевозок Владивостокского порта в середине 1930-х гг. большой объем занимали строительные материалы, каменный уголь, нефть наливом, продовольствие (хлеб и рыба), что объяснялось ускоренными процессами формирования на Дальнем Востоке СССР промышленного комплекса оборонного назначения для укрепления безопасности страны [11, с. 75].

Повышенное внимание к Дальнему Востоку в середине 1930-х гг. обусловило значительный рост товарообмена между регионом и центром страны. На заседании Политбюро ЦК ВКП(б) в октябре 1933 г. было принято решение в целях повышения продовольственной безопасности региона перебросить 10 млн пудов (163,8 тыс. т) хлеба из южных портов Советского Союза в Дальневосточный край, в связи с чем Наркомводу предписывалось подготовить к приходу судов причалы, механизм, склады, подъездные пути, укомплектовав порт рабочей силой, не допуская непроизводительных простоев судов в порту; а на НКПС возлагалось предоставление в распоряжение Владивостокского порта на время разгрузки судов причалов Уссурийской дороги и необходимую для разгрузки судов рабочую силу [20, л. 16].

Однако к увеличению нагрузки торговый порт по ряду причин оказался не готов. Во-первых, сложившаяся во Владивостоке система распределения прибрежной территории создавала затруднения в эксплуатации портовых мощностей. Управление торгового порта распоряжалось лишь небольшим количеством причалов (с 19-го по 36-й в городской части и с 56-го по 60-й на мысе Клет), остальные находились в пользовании самых разных организаций, включая Уссурийскую железную дорогу, «Экспортлес» и других [3, л. 1]. Разбросанность частей порта по территории бухты Золотой Рог создавала проблемы для организации работы. Так, общежития рабочих концентрировались на мысе Чуркина, откуда каждые сутки к 7 часам утра рабочих перевозили в соответствии с разрядкой в городскую часть порта. В городской части порта происходило распределение грузчиков, а также механизмов и инвентаря по отдаленным причалам. Рабочие, направленные на различные участки порта, оказывались далеко от пунктов питания и ре-

¹ Воднотранспортный узел транспортной системы советского Дальнего Востока, осуществлявший в рамках исследуемого периода грузопассажирские операции между Владивостокским морским торговым портом и Уссурийской железной дорогой.



монтных бригад. Так как все руководство портом находилось в городской части, оно не только не управляло работами на местах, но и не знало, чем занимаются рабочие, получившие наряд. Грузчики не были заинтересованы в использовании механизмов, так как, во-первых, со стороны администрации отсутствовал контроль за их выработкой; во-вторых, при поломке перегрузочных механизмов их нужно было доставлять в городскую часть порта [3, л. 2].

Такая организация пространства не только замедляла грузооборот, но и отражала противоречия между централизованным управлением и децентрализованным использованием ключевых объектов, характерные для транспортной системы Дальнего Востока в условиях индустриализации 1930-х гг.

Во-вторых, в 1930-х гг. нигде не исчезла хроническая для Дальнего Востока проблема кадрового дефицита. В порту серьезно не доставало квалифицированных специалистов и грузчиков. Для компенсации нехватки персонала администрация привлекала работников сторонних организаций и заключенных Дальлага, которые не обладали необходимыми навыками и были демотивированы из-за отсутствия материальной заинтересованности.

Ключевыми факторами текучести кадров стали низкий уровень заработной платы и неудовлетворительные условия быта. Сравнительный анализ доходов работников демонстрирует значительный дисбаланс. Стивидор торгового порта Владивостока получал 175—200 руб. в месяц при фиксированной норме хлебного пайка, тогда как стивидор Акционерного камчатского общества (АКО) или Государственного треста по дорожному и промышленному строительству в районе Верхней Колымы (Дальстроя) зарабатывал 400 руб. с гарантированным продовольственным обеспечением [14, с. 209]. Такая разница в оплате труда, усугубленная отсутствием социальных льгот, делала работу в порту непривлекательной, что негативно сказывалось на производительности и качестве грузовых операций.

Жилищно-бытовые условия трудящихся Владивостокского порта в исследуемый период характеризовались крайне низким уровнем комфорта. Основная масса грузчиков размещалась в ветхих бараках на мысе Чуркина, где помещения были оборудованы двухъярусными нарами с циновками вместо кроватей. Портовое руководство не обеспечивало сотрудников предметами спального обихода — приобретение постельного белья, матрасов, одеял и подушек полностью возлагалось на самих работников. При уходе с предприятия сотрудники забирали эти вещи, что вынуждало вновь прибывших либо самостоятельно приобретать их, либо обходиться минимальными удобствами.

Неудовлетворительная ситуация была и с производственной дисциплиной. Администрация порта не проводила никакой культурно-массовой работы среди значительного азиатского контингента рабочих (в основном китайцев). В объяснительной записке к годовому отчету по эксплуатационной деятельности порта за 1934 г. отмечалось, что между



ними и русскоговорящими часто случались драки. Нередко фиксировались случаи массовых пьянок и опиокурения, вследствие чего росло число прогулов, текучка кадров, что приводило к невыполнению производственных норм [3, л. 2].

Подобные организационные и материально-технические проблемы оказали существенное влияние на недовыполнение в 1933 г. правительственного задания по грузопереработке на 29,6 %. Простои в работе стали нормальным явлением, а качество погрузочно-разгрузочных работ и уровень механизации оставались на невысоком уровне.

Несмотря на значительное сокращение грузооборота порта по zahraniчному плаванию (1255,1 тыс. т в 1930 г. против 529,4 тыс. т в 1933 г.) и общее падение грузооборота к 1933 г. на 52 % к показателям 1930 г. (1516,8 тыс. т против 2877,1 тыс. т) ввиду организационно-технических и кадровых проблем, к поступлению больших объемов грузов из советских портов Владивосток готов не был. По этой причине к концу 1933 г. образовалось скопление более 200 тыс. т генеральных и зерновых грузов, подлежащих немедленному вывозу из порта. Складские мощности не выдерживали таких объемов одновременно хранящегося груза, а необходимость их хранения открытым способом на причалах приводила к осложнениям грузовых операций [4, л. 3; 5, л. 4].

Усиление внимания центральных властей к Дальнему Востоку в 1933–1934 гг., а также возложенная на Владивостокский порт функция приема масштабных продовольственных поставок привели к тому, что системные проблемы в работе порта стали предметом рассмотрения на высшем уровне. На заседании Политбюро ЦК ВКП(б) 20 января 1934 г. было принято решение командировать особо уполномоченного ЦК ВКП(б) А.Т. Дерибаса для принятия мер по разгрузке всех простаивающих на рейде пароходов, расчистки складских помещений и разработки дальнейших мероприятий по обеспечению нормальных погрузочно-разгрузочных операций в порту [22, л. 161].

Дополнительно во Владивосток был командирован назначенный на должность 5 декабря того же года уполномоченный наркома водного транспорта на Дальнем Востоке Я.Д. Розенталь. Энергичными усилиями удалось организовать планомерный вывоз грузов из порта, в первую очередь обеспечив своевременную подачу железнодорожных составов. К 1 марта 1934 г. порт был расчищен [21, л. 29].

По результатам проведения работ контролирующие структуры отмечали множество организационных недостатков в существовавшей с 1931 г. структуре управления морским транспортом не только на Дальнем Востоке, но и по всей стране. Постановлением ЦИК и СНК от 15 марта 1934 г. «О реорганизации органов управления водного транспорта» Морфлот, Совторгфлот и ЦУПОРТ были объединены в единое Центральное управление морского флота (Цуморфлот) [19]. Органы ЦУПОРТ ликвидировались, а его полномочия передавались морским пароходствам, которые в соответствии с постановлением СНК от 9 декабря 1934 г. принимали имущественные права и обязательства



бывших всесоюзных объединений «Совторгфлот» и Морфлот, объявляясь самостоятельными хозяйственными организациями, пользующимися правами юридического лица [7, с. 295–296, 304].

Таким образом, с 1934 г. Управление Владивостокского морского торгового порта было структурным элементом Тихоокеанского управления морского флота Цуморфлота Народного комиссариата водного транспорта СССР. На основании приказа Наркомвода СССР от 5 марта 1935 г. Тихоокеанское управление морского флота было переименовано в Дальневосточное государственное морское пароходство (ДГМП) [1, л. 98].

Согласно утвержденному СТО 30 июня 1922 г. «Положения об управлении торговыми портами», введившего «разрядность» морских торговых портов, Владивосток по своему экономическому значению, техническому оснащению и объему грузопереработки был отнесен к портам первого разряда [9, с. 85]. Соответственно, структура Управления порта выстраивалась в соответствии с требованиями законодательства для портов первого разряда: группа начальника порта и помощника по технической части, отвечающая за непосредственное руководство и организацию погрузочно-разгрузочных работ; отдел портового надзора; группа судоремонтных мастерских; материально-заготовительная часть; планово-финансовая часть; административный отдел; отдел рабочего снабжения и мобилизационная группа [19].

Также на основе решения СТО от 16 января 1934 г. и вышеупомянутого постановления Совнаркома от 15 марта 1934 г. вводилась практика районирования портов по принципу специализации причалов по роду грузов на море. Во Владивостокском морском торговом порту были созданы четыре самостоятельных хозяйственных производственно-эксплуатационных участка. В их ведении находились все портовые средства производства (причалы, склады, механизмы и прочие сооружения), а также вопросы жилищно-бытового характера и комплектации рабочей силой.

Участки выглядели следующим образом: 1-й участок — «зерно-бобовый», или экспортных грузов, расположенный от 1-го до 17-го причала, — бывшая Транзитная часть порта (Эгершельд); 2-й участок — генеральных грузов, малого каботажа, пассажирских линий и грузов большого каботажа — от 18-го до 32-го причала; 3-й участок — грузов северного завоза (в эксплуатации Дальстроя и организаций «Сахснаб», АКО, «Экспортлес») — от 46-го до 51-го причала; 4-й участок — для перевалки угля, соли и рыбы — от 53-го до 60-го причала [3, л. 3].

Перестройка аппарата управления в соответствии с решением Совнаркома предполагала и изменение в производственной деятельности портов. В качестве мер по улучшению погрузочно-разгрузочных работ и прочей эксплуатационной деятельности подразумевалось максимальное включение инженерно-технических работников в производство. Дополнительно создавалась специальная диспетчерская группа с непосредственным подчинением начальнику порта. В ее задачи входило



ло ежедневное и ежемесячное планирование грузовых работ и контроль за соблюдением плановых показателей. Началась работа по организации бригад, отдельно была выделена группа опытных грузчиков для передачи опыта и примера.

В апреле 1934 г. постановлением ЦК ВКП(б) при Наркомводе было создано Политическое управление, при пароходствах организовывались политотделы, действовавшие на правах партийных комитетов, на судах вводились должности помощников капитанов по политической части. Таким образом, устанавливался партийно-хозяйственный дуализм при управлении транспортом: начальники политуправлений были заместителями наркомов; политотделов — заместителями начальников пароходств. Образовавшаяся вертикаль «политуправление наркомата — политотдел пароходства — первичная парторганизация» предполагала и тесное взаимодействие с территориальными партийными органами. Повсеместно в портах и пристанях, на судоремонтных предприятиях, на морских и речных судах действовали первичные партийные организации [24, с. 118].

На политуправления возлагалось политическое воспитание и просвещение, однако на Дальнем Востоке политико-идеологическая работа на предприятиях (в том числе транспорта) развивалась крайне медленно в связи с острым дефицитом опытных агитаторов и пропагандистов, а отсутствие увязки политико-идеологических аспектов с хозяйственными задачами приводило к тому, что многие коммунисты не выполняли производственную программу и не были ударниками на производстве [8, с. 76].

Результаты проделанной организационной работы, а также возросшая перевалка грузов большого каботажа позволила по итогам 1934 г. перевыполнить план по грузообороту на 138 % — против установленных планом 1661 тыс. т порт переработал 2297,1 тыс. т грузов [3, л. 3—9]. Из Центральной России в Дальневосточный край через Владивосток везли сахар, соль, табак, металлические изделия. На обратном пути суда принимали импортный чай и продукцию лесопильного производства. Постепенно возрастали и перевозки малого каботажа. Увеличение численности населения на Камчатке и Чукотке, а также расширение деятельности сети исправительно-трудовых лагерей системы Дальстроя требовали четко налаженного снабжения как продовольствием, так и строительными материалами — все это доставлялось морем ввиду практически полного отсутствия наземных путей сообщения.

Для всех видов плавания обслуживание морского транспорта в основном концентрировалось во Владивостоке. Например, в 1935 г. в общем грузообороте дальневосточных портов доля Владивостока составила 56 %. Одновременно повышалось значение и других дальневосточных гаваней. С 1932 по 1936 г. Николаевск-на-Амуре увеличил свой грузооборот в 2,6 раза, Александровск-на-Сахалине — в 2,5 [14, с. 213].

Вместе с тем заграничный грузооборот дальневосточных портов снизился в результате обострения международной обстановки и, как результат, падения экспорта по главной статье вывоза — лесоматериалов



в Китай и Японию. Практически всю продукцию лесной промышленности Дальневосточного края, предназначенную на экспорт в 1934 г., по решению Политбюро ЦК ВКП(б) от 11 декабря 1933 г. предписывалось обратить на нужды оборонного и необоронного характера в регионе [22, л. 153]. Однако несмотря на падение значения Владивостокского порта как международного, полностью заграничный экспорт не прекратился. В иностранные порты из Владивостока наиболее крупные отправки шли в Порт-Саид (Египет), Шанхай и Инкоу (Китай), Гамбург (Германия), Осаку (Япония), Лондон (Англия) и др.

С прекращением операций по транзиту маньчжурских бобов в конце 1933 г. 4-й район Владивостокского порта окончательно потерял свое былое значение. Более высокий, чем в других районах порта, уровень механизации и организации работы позволял использовать его для обслуживания экспортно-импортного грузооборота. Однако район все больше предоставлялся под перевалку и хранение местных грузов и по функциям приближался к общей части порта.

После передачи в 1934 г. территории Коммерческого агентства Уссурийской железной дороги в ведение Управления Владивостокского порта значительно возрос общий показатель механизации работ — с 37,1 % в 1934 г. до 39,4 % по итогам первого полугодия 1935 г. [2, л. 17]. К середине 1930-х гг. уровень механизации погрузочно-разгрузочных работ во Владивостокском торговом порту значительно возрос. Столь значительный рост по сравнению с 1933 г. (3,2 %) был обусловлен передачей района бывшей Транзитной части Управлению порта, так как именно в ней располагалось наибольшее число погрузочно-разгрузочных механизмов.

Вместе с тем рост механизации шел и за счет улучшения материально-технического обеспечения работы порта. В 1934 г. были введены в эксплуатацию 2 порталных крана и мостовой углеперегрузатель, произведенные на заводе им. Кирова в Ленинграде, а также 36 ленточных конвейеров. Портовый флот состоял из 2 ледоколов, общей мощностью 1850 л.с., 6 паровых катеров — 1205 л.с., 12 моторных катеров — 440 л.с., 21 грузовой баржи — 2050 л.с., а также 4 плавучих кранов. Имелся и парусный флот из 30 шаланд. Постепенно намечалась тенденция закрепления рабочей силы в порту. Так, в марте 1934 г. грузчиками числилось 1230 чел., а в декабре — 1969 чел. [2, л. 18; 3, л. 3—9].

Развитие отечественного судостроения оказало влияние на состояние флота Дальнего Востока. С 1930 г. он стал интенсивнее пополняться транспортными средствами. За 1929—1932 гг. количество судов Дальневосточной конторы «Совторгфлота» выросло в 2 раза, а его грузоподъемность — в 3; более чем в 5 раз увеличилась пассажировместимость морского транспорта пароходства [14, с. 131—134], что, безусловно, положительно отражалось на объемах работы портов Дальнего Востока.

Таким образом, осуществленная в начале 1930-х гг. реорганизация управления морским транспортом и торговыми портами не завершилась проведением реформ 1934 г. Стремление внедрить систему управ-



ления, ключевым принципом которой стало бы эффективное взаимодействие всех государственных структур, завязанных на эксплуатации морских торговых портов, привело к тому, что вплоть до начала Великой Отечественной войны предпринимались попытки усовершенствования действующих положений: практически ежегодно уточнялась или менялась разрядность портов, устанавливались новые органы, подвергалась изменению структура их управлений. Эти изменения отражали поиск оптимального баланса между централизацией контроля и оперативной адаптацией к растущим экономическим и логистическим требованиям.

На Дальнем Востоке несмотря на то, что к началу 1930-х гг. он был полностью включен в единое экономическое пространство СССР, приоритетными в развитии транспорта оставались вопросы укрепления обороноспособности дальневосточных рубежей. Именно транспорт исторически играл ключевую роль в осуществлении всех планов по повышению боеспособности армии и флота, а также развития промышленного потенциала дальневосточного региона. В решении задач интеграции центра и периферии транспорт был системообразующим фактором модернизации отдаленных территорий. В конце 1930 — начале 1940-х гг. к транспортной системе региона стали предъявляться повышенные требования. Основное внимание при этом было уделено реконструкции уже имеющихся транспортных коммуникаций, а также совершенствованию и расширению парка транспортных средств: подвижного железнодорожного состава, морских и речных судов, автомашин.

Несмотря на то что Владивостокский порт в начале 1930-х гг. потерял свою важную международную роль, вместе с Транссибирской магистралью он становился инфраструктурной базой расширения транспортной доступности всего Дальнего Востока, поддержания связи с основной частью страны для его окончательной экономической интеграции и завершения социалистической индустриализации.

Список источников и литературы

1. Государственный архив Приморского края. Ф. Р-46. Оп. 81. Д. 2.
2. Государственный архив Приморского края. Ф. Р-356. Оп. 24. Д. 71.
3. Государственный архив Приморского края. Ф. Р-356. Оп. 24. Д. 171а.
4. Государственный архив Приморского края. Ф. Р-356. Оп. 24. Д. 171в.
5. Государственный архив Приморского края. Ф. Р-356. Оп. 24. Д. 171г.
6. Гудков И. А. Владивостокский торговый порт в первой половине 1920-х годов: экспортная конкуренция и межведомственные противоречия // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Гуманитарные и общественные науки. 2023. №1. С. 63 — 76.
7. Змерзлый Б. В., Коваль А. В. Реорганизация управления торговыми портами в СССР в 1934—1939 гг. // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2019. №1. С. 294 — 306.
8. Исаев А. А. Особенности политико-идеологической работы среди населения Дальнего Востока СССР в 1930-е гг. // Вестник Российского университета дружбы народов. Сер.: История России. 2022. Т. 21, №1. С. 72 — 82.



9. Коваль А.В. Положение об управлении торговыми портами РСФСР в 1922 г. // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. 2018. №4. С. 85–92.

10. Коваль А.В. Реформы управления портами в СССР в 1931–1933 гг. // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. 2016. №1. С. 52–59.

11. Колесниченко К.Ю., Ткачева Г.А. Межведомственное взаимодействие как фактор производственной деятельности Владивостокского торгового порта в предвоенное десятилетие // Новый исторический вестник. 2017. №1 (51). С. 67–81.

12. Курбенков В.А. Этапы развития системы государственного управления деятельностью морских портов на Дальнем Востоке // Вестник Тамбовского университета. Сер.: Гуманитарные науки. 2019. Т. 24, №179. С. 151–158.

13. Любинецкий А.Н. Регулирование вопросов аренды и эксплуатации территорий морских портов в 1930-х гг. в СССР // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. 2018. №2. С. 63–72.

14. Медведева Л.М. Развитие транспорта и его роль в освоении Дальнего Востока СССР (20–30-е годы XX века). Владивосток, 2002.

15. Положение о правах начальников морских торговых портов Союза ССР : постановление Совета труда и обороны СССР от 10 апреля 1931 г. URL: <https://istmat.org/node/54723> (дата обращения: 01.02.2025).

16. О морском транспорте : постановление Совета труда и обороны СССР от 14 апреля 1931 г. URL: <https://istmat.org/node/54722> (дата обращения: 01.02.2025).

17. О реорганизации управления морским и речным транспортом : постановление Центрального исполнительного комитета СССР, Совета Народных Комиссаров СССР от 13 февраля 1930 г. URL: <https://istmat.org/node/49441> (дата обращения: 01.02.2025).

18. Об образовании народного комиссариата водного транспорта Союза ССР : постановление Центрального исполнительного комитета СССР, Совета Народных Комиссаров СССР от 30 января 1931 г. URL: <https://istmat.org/node/54528> (дата обращения: 01.02.2025).

19. О реорганизации органов управления водного транспорта : постановление ЦИК СССР, СНК СССР от 15 марта 1934 г. URL: <http://docs.historyrussia.org/ru/indexes/values/1284496> (дата обращения: 01.02.2025).

20. Российский государственный архив социально-политической истории. Ф. 17. Оп. 3. Д. 931.

21. Российский государственный архив социально-политической истории. Ф. 17. Оп. 3. Д. 935.

22. Российский государственный архив социально-политической истории. Ф. 17. Оп. 162. Д. 15.

23. Сабайдаш М.В. Ретроспективный анализ деятельности морских торговых портов СССР в условиях Новой экономической политики (1921–1928 гг.) // Вестник АГТУ. Сер.: Экономика. 2020. №1. С. 78–90.

24. Селюнина Н.В. Политическая организация морского и речного флота России в 1941–1945 гг. // Вестник Таганрогского института имени А. П. Чехова. 2011. №2. С. 118–123.

Об авторе

Илья Артурович Гудков — канд. ист. наук, доц. департамента истории и археологии Школы искусств и гуманитарных наук, Дальневосточный федеральный университет, Россия, Владивосток, Россия.

E-mail: gudkov.ia96@gmail.com



I. A. Gudkov

THE DEVELOPMENT OF THE USSR MARITIME TRANSPORT MANAGEMENT SYSTEM IN THE EARLY 1930s USING THE EXAMPLE OF THE VLADIVOSTOK COMMERCIAL SEAPORT

Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia

Received 27 April 2025

Accepted 02 July 2025

doi: 10.5922/vestnikhum-2025-3-4

53

To cite this article: Gudkov I. A., 2025, The development of the USSR maritime transport management system in the early 1930s using the example of the Vladivostok commercial seaport, *Vestnik of Immanuel Kant Baltic Federal University. Series: Humanities and social science*, №3. P. 41 – 53. doi: 10.5922/vestnikhum-2025-3-4.

The article analyzes the development of the USSR maritime transport management system in the early 1930s using the case of the Vladivostok Commercial Port. This period was marked by large-scale reforms aimed at the centralization of management and the integration of transport infrastructure into the planned economy. The author examines the key stages of reorganization: the establishment of the People's Commissariat of Water Transport, the formation of basin administrations, the introduction of cost-accounting mechanisms, and the specialization of port divisions. Particular attention is paid to the regional specifics of the Russian Far East, where the Vladivostok port, while maintaining the universality of its functions, faced problems of decentralization, staff shortages, low levels of mechanization, and inadequate social and living conditions for workers. The study is based on archival materials from the State Archive of Primorsky Krai and the Russian State Archive of Socio-Political History, many of which are introduced into scholarly circulation for the first time. The author shows how the policy of hyper-centralization of management was combined with attempts to adapt to regional conditions. Despite the decline in the port's international role due to foreign policy changes, it retained the importance of a key transport hub ensuring the supply of remote territories and supporting the industrialization of the Far East. The main conclusion emphasizes that during the period under consideration in conditions of completion of the transition to sectoral centralization and the strengthening of state control, a multilevel management system was formed. Despite its drawbacks, the system enabled the port to adapt to the tasks of the planned economy. The author stresses that the Vladivostok port, having lost its status as an international transit center, became the infrastructural foundation for the integration of the region into the all-Union economic space.

Keywords: Far East, maritime transport, commercial port, port facilities, Vladivostok, Vladivostok port, system of management

The author

Dr Ilya A. Gudkov, Assistant professor of the Department of History and Archeology of the School of Arts and Humanities, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia.

E-mail: gudkov.ia96@gmail.com