

Комеков Худайберды Нурыевич

**ПРОБЛЕМЫ РЕОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ РОССИИ В ПЕРИОД НАЦИОНАЛИЗАЦИИ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА**

Статья раскрывает характер и проблемы реорганизации управления водным транспортом России как неотъемлемой части экономической и военной системы страны, сложившейся в период национализации речного и морского флота. В рамках поставленной проблемы необходимо выявить: место и роль водного транспорта страны в период национализации торгового флота России; процессы реорганизации управления на водном транспорте в годы национализации торгового флота.

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/3/2011/4-3/15.html](http://www.gramota.net/materials/3/2011/4-3/15.html)

Источник

**Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики**

Тамбов: Грамота, 2011. № 4 (10): в 3-х ч. Ч. III. С. 58-60. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/3.html](http://www.gramota.net/editions/3.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/3/2011/4-3/](http://www.gramota.net/materials/3/2011/4-3/)

**© Издательство "Грамота"**

Информацию о том, как опубликовать статью в журнале, можно получить на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)  
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [voprosy\\_hist@gramota.net](mailto:voprosy_hist@gramota.net)

## LAW, RELIGION AND IDENTITY AS THE FACTORS OF ROYAL PREROGATIVE RESTRICTION IN ENGLAND OF THE XVII<sup>TH</sup> CENTURY

Viktor Viktorovich Klochkov, Ph. D. in History  
Department of Law Theory  
Taganrog Technological Institute of South Federal University  
vikklochkov@mail.ru

The article is devoted to considering legal and religious ideas as the important factors of English identity formation and the English crown prerogatives restriction in the XVII<sup>th</sup> century. The author analyzes the Stewarts' image in public opinion of the epoch and known public figures' views on the royal prerogative. Special attention is paid to Puritans' views (as the representatives of one of the most impressive and influential Protestant trends) on history, law, labor and public management.

*Key words and phrases:* royal prerogative; Stewarts' dynasty; Puritans; England in early New Time.

УДК 93/94

*Статья раскрывает характер и проблемы реорганизации управления водным транспортом России как неотъемлемой части экономической и военной системы страны, сложившейся в период национализации речного и морского флота. В рамках поставленной проблемы необходимо выявить: место и роль водного транспорта страны в период национализации торгового флота России; процессы реорганизации управления на водном транспорте в годы национализации торгового флота.*

*Ключевые слова и фразы:* национализация; реорганизация управления; водное хозяйство; водный транспорт.

**Худайберды Нурьевич Комеков**

*Кафедра «Отечественная история, социология и политология»*

*Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций*

*berdy86@rambler.ru*

### ПРОБЛЕМЫ РЕОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ РОССИИ В ПЕРИОД НАЦИОНАЛИЗАЦИИ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА<sup>©</sup>

Изучение проблем, сложившихся в ходе реорганизации управления водным транспортом России, требует определения состояния водного транспорта, характера реорганизации и продолжительности периода национализации на водном транспорте.

Данная проблема наиболее полно отражена в работах В. В. Денисова, М. С. Глинки, А. Е. Клопотного и других ученых. При написании статьи были использованы материалы научно-практических конференций, посвященных водному транспорту.

Оценивая место и роль водного транспорта страны в ходе его национализации, проходившей в период с ноября 1917 г. по июнь 1920 г., мы, прежде всего, должны понимать, что водный транспорт, наряду с железнодорожным, являлся неотъемлемой частью экономики страны, обеспечивающей пассажирские и грузовые перевозки. Россия обладала широкой сетью внутренних водных путей: к 1918 году их протяженность составила 64,9 тыс. км, на них приходилось 22,9% грузооборота страны. Причем лишь 35 тыс. км внутренних водных путей были пригодны для судоходства. В годы войн страна лишилась значительной части судов водного транспорта. Торговые суда активно участвовали в воинских перевозках, совершали плавания в зонах боевых действий, подвергаясь при этом нападениям противника, как и боевые корабли. Огромные потери понес транспортный флот в ходе Первой мировой и Гражданской войн, отделивших старую Россию от Советской. Из 1 120 пароходов, имевшихся на 1 января 1915 года, в 1921 г. в стране осталось 220 судов [6, с. 34]. В подобной ситуации назрела необходимость развития водного транспорта, важнейшим способом реализации которого послужила национализация водного хозяйства страны.

Первым шагом на пути национализации торгового флота явился декрет Совнаркома от 24 ноября 1917 г. «О воспреещении продажи, заклада и отдачи под чартер – партии русских торговых судов в руки иностранных подданных или учреждений» [2, с. 69]. Это решение Советского правительства резко ограничило права частной собственности на суда. Все сделки по передаче русских судов за границу, заключенные после 1 августа 1914 г. (день объявления Германией войны России), признавались недействительными. Запрещалось выводить из страны суда, проданные, заложенные и законтрактованные по таким сделкам.

К моменту окончания Октябрьской революции в марте 1918 г. организацией управления на водном транспорте России занимались два смежных органа: Управление внутренних водных путей при Министерстве путей сообщения и Отдел торгового мореплавания и торговых портов при Министерстве торговли и промышленности.

22 апреля 1918 г. был принят декрет Совнаркома «О национализации внешней торговли». По декрету о национализации подлежали передаче государству 947 морских судов общей вместимостью около 0,5 млн рег. т. Их изъятие у акционерных обществ, паевых товариществ, торговых домов и крупных

предпринимателей, охрана, ремонт и подготовка к навигации возлагались на местные органы Советской власти и отделы Всероссийского союза моряков и речников торгового флота.

По мнению М. Н. Чеботарева, «в масштабах государства никаких органов централизованного управления водным транспортом не существовало, их функции выполняли органы управления акционерных обществ и товариществ» [7, с. 36]. На местах контроль над управлением судоходными предприятиями осуществлялся институтом комиссаров из работников предприятия, утверждаемых в дальнейшем профсоюзными организациями. Широкое распространение, наряду с институтом комиссаров, получили «деловые советы», создаваемые в главных конторах судоходных предприятий и агентствах на местах. Но все же преимущественное положение в управлении водным транспортом страны занимали управления пароходств. Такое мнение М. Н. Чеботарева об отсутствии организации управления на предприятиях вызвано тем, что большую роль в экономической жизни страны играл иностранный капитал. По мнению крупнейшего инженера-судостроителя И. И. Яковлева, «интенсивный процесс концентрации капитала, проходивший в России в начале XX века, распространился на судостроительную промышленность» [8, с. 206]. Соответственно, большинство судостроительных заводов и предприятий водного транспорта России находились под влиянием немецкого банковского капитала, не заинтересованного в развитии судостроения в России.

В сложившейся ситуации был установлен курс на национализацию народного хозяйства и водного транспорта. В частности, 18 января 1918 г. СНК издал постановление «О морях и речниках торгового флота», передавшее временное управление водным транспортом Центральному комитету Союза моряков и речников торгового флота (Цекморек) и Союзу судоходных служащих и рабочих Волжского бассейна (ЦентроВолга). Вскоре, 14 февраля 1918 г., наряду с другими профсоюзными организациями водников, Цекморек и ЦентроВолга были объединены в Союз работников водного транспорта.

Одной из важнейших проблем, возникших в ходе национализации водного транспорта, стала проблема разграничения компетенций между профсоюзными организациями и ВЦИК, которая вначале была разрешена путем передачи законодательной власти ВЦИК, а в дальнейшем выведением из компетенции Союза управления водным хозяйством страны и передачей его Главному управлению водных сообщений (Главвод) при Высшем Совете народного хозяйства. Большинство ученых полагает, что подобные меры централизации власти и управления в ходе национализации применялись практически повсеместно. Однако, по мнению заслуженного работника водного транспорта, кандидата экономических наук М. С. Глинки, вследствие издания 23 января 1918 г. декрета СНК «О национализации торговых судов», многие судовладельцы пытались саботировать национализацию водного транспорта путем перевода судов и иных материальных ценностей за границу [1, с. 17].

На основании изложенного можно сделать вывод о том, что процесс национализации водного транспорта, проходивший в условиях деструктивного влияния иностранного капитала на экономику России, стал своеобразным этапом подготовки к отражению интервенции и созданию централизованного управления народным хозяйством страны.

Процесс национализации торгового флота России проходил неравномерно.

25 февраля 1918 г. постановлением СНК была создана Чрезвычайная комиссия по разгрузке Архангельского порта, реорганизованная 13 июля 1918 года в Межведомственную комиссию. Однако в марте 1918 г. интервенты Антанты высадились в Мурманске, а летом захватили Архангельск.

На Дальнем Востоке государству должны были перейти суда, принадлежавшие различным акционерным обществам. При этом Добровольный флот сохранялся как самостоятельная торгово-транспортная организация, подчиненная законам Советской Республики.

В трудном положении оказался флот на Черном море. Когда в марте-апреле 1918 г. южные порты Украины были оккупированы австро-германскими войсками, часть военного и торгового флота ушла в Новороссийск. Здесь ввиду безвыходного положения по приказу председателя Совнаркома В. И. Ленина военные корабли и 9 транспортных судов Черноморского флота 18-19 июня 1918 г. были затоплены [4, с. 66].

На Черноморско-Азовском бассейне после окончания Гражданской войны осталось меньше 50 судов, пригодных к эксплуатации. 31 июля 1918 г. пала Бакинская коммуна. В Баку пришли английские интервенты, вслед за ними – германо-турецкие, а в ноябре 1918 г. – снова английские. Процесс национализации водного транспорта на Каспии завершился изданием 6 июня 1920 года декрета о национализации всего торгового флота и берегового хозяйства Каспийского бассейна.

В Одессе и других портах Черного и Азовского морей в феврале – начале марта 1918 года удалось в основном осуществить национализацию флота: около 400 судов РОПиТа и других пароходных компаний перешло в собственность государства. По мнению крупнейшего экономиста А. Е. Клопотного, шел процесс перехода монополизированного ранее водного транспорта в собственность государства. Причиной тому служило то, что крупнейшие монополисты РОПиТ, «Северное пароходное общество» и «Русское Восточно-Азиатское общество» были тесно связаны с иностранным капиталом [3, с. 65]. Передача морского торгового флота в руки государства была направлена на обеспечение монополии внешней торговли и усиление борьбы за экономическую независимость страны [2, с. 70].

Для улучшения состояния водных путей 14 мая 1918 г. СНК принял постановление о выделении в распоряжение ВСНХ 14 млн руб. Главвод принимал энергичные меры по восстановлению водных путей, однако полномасштабные мероприятия в этом направлении были проведены лишь в 1922 г. Большинство ученых-историков сходятся во мнении, что причиной тому служили заниженные ассигнования в развитие водного транспорта. По мнению доктора экономических наук А. Н. Марковой, удельный вес капиталовложений в железнодорожный транспорт в период национализации составил 43% [5, с. 17]. В то же время предпочтения, отдаваемые железнодорожному транспорту перед водным, объяснялись зачастую ограниченностью периода навигации.

Важнейшим аспектом организации управления национализированным водным транспортом стал вопрос его взаимодействия с железнодорожным транспортом. 17 июля 1918 г. Президиум ВСНХ принял решение о создании Коллегии из Комиссариата путей сообщения и Главвода в целях координирования действий железнодорожного и водного транспорта, а уже 1 ноября 1918 г. СНК принял декрет о создании чрезвычайной транспортной комиссии. Насколько принятые решения об объединении управления водным транспортом с железнодорожным оказались целесообразными?

Один из руководителей Главвода А. П. Апрельев считал, что подобное объединение отвечает интересам централизации управления, необходимой в условиях чрезвычайной ситуации, и позволяет наладить систему подготовки специалистов транспорта. Несмотря на это, к концу 1918 г. были созданы условия для формирования основ системы военного коммунизма, важным признаком которого являлся переход на централизованное управление.

На основании изложенного можно сделать вывод о том, что процесс реорганизации управления водным транспортом России в период национализации был направлен в первую очередь на решение военных задач, с экономической точки зрения централизация управления в сложившейся политической ситуации явилась острой необходимостью.

#### Список литературы

1. Глинка М. С. Ветер Балтики. Л., 1980. 186 с.
2. Денисов В. В. История государственного управления морским транспортом России. Новороссийск, 2006. 169 с.
3. Клопотной А. Е. Монополизация российского водного транспорта: вторая половина XIX – начало XX вв. Новосибирск, 1999. 98 с.
4. Клопотной А. Е. Промышленная революция в России: вторая половина XIX – начало XX вв. Новосибирск, 1999. 126 с.
5. Маркова А. Н. Транспорт СССР и основные этапы его развития. М., 1977. 171 с.
6. Маркова М. В. Водный транспорт России: история и современность // Материалы межвузовской конференции студентов и аспирантов, посвященной 200-летию транспортного образования в России. СПб., 2009. С. 34.
7. Чеботарев М. Н. Советский речной транспорт: 1917-1941. М.: Изд. «Мысль», 1987. 324 с.
8. Яковлев И. И. Корабли и верфи Л.: Изд. «Судостроение», 1973. 276 с.

#### RUSSIAN WATER TRANSPORT MANAGEMENT REORGANIZATION PROBLEMS DURING THE PERIOD OF SEA AND RIVER FLEETS NATIONALIZATION

Khudaiberdy Nuryevich Komekov

Department of Native History, Sociology and Political Science  
St. Petersburg State University of Water Communications  
berdy86@rambler.ru

The article reveals the character and problems of Russian water transport management reorganization as an integral part of the economic and military system of the country which developed during the period of river and sea fleets nationalization. Within the limits of this problem it is necessary to reveal the place and role of the country's water transport during the period of the Russian merchant fleet nationalization and the processes of water transport management reorganization during the years of merchant fleet nationalization.

*Key words and phrases:* nationalization; management reorganization; water economy; water transport.

УДК 94(47).08

*Обращение к творческому наследию В. Ф. Кудрявцева (1843-1910), этнографа, историка, подвижника просвещения, действительного члена Нижегородского статистического комитета, талантливого исследователя Нижегородского края, интересно тем, что оно рельефно отражает многие черты и особенности развития российского общества и культуры современной ему эпохи. Его жизнь и творческая деятельность совпала со становлением новых научных реалий и широким интересом российского общества к истории местного края. Творческое наследие В. Ф. Кудрявцева обширно и многогранно, оно и сегодня не утратило своей исторической ценности.*

*Ключевые слова и фразы:* В. Ф. Кудрявцев; Васильское уездное училище; съезд учителей русского языка; этнография; история; Нижегородский край; губернский статистический комитет.

**Ирина Валерьевна Корнилова**, к.и.н., доцент  
Кафедра Отечественной и всеобщей истории  
Елабужский государственный педагогический университет  
ivkornilova@list.ru

#### В. Ф. КУДРЯВЦЕВ – ПЕДАГОГ И ЭТНОГРАФ НИЖЕГОРОДСКОГО КРАЯ<sup>©</sup>

В фондах Центрального архива Нижегородской области (ЦАНО) имеется богатый материал по педагогической и краеведческой деятельности Василия Филипповича Кудрявцева (1843-1910), ученого-краеведа,