

## ПРОБЛЕМЫ ПОИСКА ФОРМ УПРАВЛЕНИЯ ТОРГОВЫМ МОРЕПЛАВАНИЕМ В ПОРЕФОРМЕННОЙ РОССИИ

### PROBLEMS OF SEARCHING FORMS OF MANAGEMENT OF MERCHANT SHIPPING IN POST-REFORM RUSSIA

A. Zuev

*Summary:* The article examines the problems of searching for forms of management of merchant shipping in post-reform Russia. The author focuses on the fact that in order to increase the competitiveness and efficiency of the fleet, it was necessary to create new forms of management of merchant shipping. A new Ministry of Trade and Industry was formed, which included the General Directorate of Merchant Shipping and Ports. It can be stated that in post-reform Russia, a centralized approach was developed that established certain standards for the operation of port facilities, which contributed to the optimization of operations in ports and the development of maritime trade.

*Keywords:* General Directorate of Merchant Shipping and Ports, Department of Trade and Manufactures, Merchant Shipping Council, Ministry of Trade and Industry, Harbor Master, forms of management, merchant shipping, merchant fleet.

**Зуев Андрей Вячеславович**

*Кандидат исторических наук, доцент, Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова  
univerandrey@mail.ru*

*Аннотация:* В статье рассмотрены проблемы поиска форм управления торговым мореплаванием в пореформенной России. Автор акцентирует внимание на, чтобы повысить конкурентоспособность и эффективность флота требовалось создать новые формы управления торговым мореплаванием. Было образовано новое Министерство торговли и промышленности, в состав которого вошло Главное управление торговым мореплаванием и портами. Можно констатировать, что в пореформенной России был разработан централизованный подход, устанавливающий определенные стандарты деятельности портовых объектов, которые способствовали оптимизации операций в портах и развитию морской торговли.

*Ключевые слова:* главное управление торговым мореплаванием и портами, Департамент торговли и мануфактур, Совет по делам торгового мореплавания, Министерство торговли и промышленности, капитан порта, формы управления, торговое мореплавание, торговый флот.

Торговый флот в пореформенной России сталкивался с многочисленными проблемами, включая растущую конкуренцию, меняющуюся динамику рынка и ограниченные ресурсы. Чтобы преодолеть эти препятствия, требовалось создать новые формы управления, которые могли бы повысить конкурентоспособность и эффективность флота.

16 апреля 1856 года указом императора Александра II при Морском министерстве был образован «Комитет для развития торгового флота» [5, д. 1, л. 1]. Создание комитета позволило придать самой работе по разрешению многочисленных проблем, связанных не только с развитием торгового флота целенаправленный характер и «осуществлять ее государственное регулирование». Комитет собирал подробные сведения о морской торговле от губернаторов приморских областей, биржевых комитетов и городских самоуправлений, намечал мероприятия по развитию торгового мореходства.

В конце апреля 1856 года комитет составил доклад о важности развития купеческого флота «для благосостояния флота военного».

В докладе обосновывались три основные идеи: подготовка матросов и машинистов для военно-морского

флота, использование торговых судов для транспортировки грузов, войск и проведения десантных операций, а также организация судостроения на частных верфях и заводах [2].

Несмотря на широкий круг проблем, и вопросов, которыми занимался комитет, деятельность его по отношению к торговому флоту не носила директивный характер и не могла внести существенных изменений в дело развития морского транспорта.

26 октября 1864 г. в структуре Министерства финансов был учрежден Департамент торговли и мануфактур, один из отделов которого осуществлял и наблюдение за торговым мореплаванием. Несмотря на то, что создание такого отдела было важным шагом в развитии торгового мореплавания, оно не решало проблему управления морским транспортом полностью, так как некоторые вопросы оставались в ведении Министерства путей сообщения. «В результате в конце XIX в. вопросами российского торгового мореплавания занимались одновременно Управление водных и шоссейных сообщений при Министерстве путей сообщения, Совет по делам торгового мореплавания и Отдел торгового мореплавания при Министерстве финансов. А портами ведало Министерство внутренних дел» [3, с.238]. Это не только

затрудняло руководство морским судоходством страны, но и в значительной мере тормозило его развитие. Высшее руководство морским транспортом в определенной степени пытался принять на себя Совет по делам торгового мореплавания. В 1900 г. председателем Совета по делам торгового мореплавания был «назначен капитан 1 ранга великий князь Александр Михайлович» [1, с.44]. Под его руководством разрабатывались мероприятия, направленные на развитие отечественного судоходства, судостроения и портового хозяйства. Совет способствовал реформированию системы управления морским транспортом.

Управление портовым хозяйством страны, в отличие от управления судоходством, полностью находилось в ведении государства. Эффективное управление портами как жизненно важными центрами международной торговли имело «решающее значение для обеспечения бесперебойной работы и поддержки экономического развития страны» [3, с.239]. Однако здесь также существовала неопределенность. Лишь в 1891 году было введено Положение об административном ведении торговых мореходством и портовой полицией в приморских торговых портах. В соответствии с Положением руководство портом возлагалось на портовое управление во главе с капитаном над портом и особым «присутствием» по портовым делам. Во всероссийском масштабе управление портами вверялось Министерству внутренних дел. Но и в этот период не была установлена единая система управления.

В морских торговых портах продолжало «существовать многовластие различных органов, представлявших Морское министерство, министерство путей сообщения, финансовое, таможенное, карантинное ведомства, полицию» [3, с.239]. Только в 1901 году с введением нового законодательства были внедрены более совершенные формы управления портами. Центральный орган управления торговыми портами был передан из ведения Министерства внутренних дел в Министерство финансов, осуществлявшее общее руководство российской торговлей и судоходством. На местах учреждалась должность начальника торгового порта, который наделялся распорядительными функциями. Обычно на эту должность назначали отставных или временно откомандированных офицеров флота.

В отличие от прежнего капитана над портом «начальник наконец-то освобождался от несвойственных ему обязанностей полицейского надзирателя и получал возможность полностью сосредоточиться на решении вопросов развития и организации портового хозяйства, грузопереработки и обслуживания торговых судов» [6, с.123-124]. При его руководстве сохранялось «присутствие» по портовым делам, где участвовали представители государственных органов и местных пред-

принимательских кругов. Таким образом, государство продолжало контролировать морскую торговлю через порты, оставляя грузоперевозки под управлением частных и смешанных предприятий.

Разногласия между великим князем и министром финансов С.Ю. Витте по поводу развития отечественного морского флота привели к созданию самостоятельного правительственного ведомства [1, с.45].

8 марта 1902 г. министр финансов С.Ю. Витте обратился к Николаю II с докладом, в котором предложил провести коренную реорганизацию управления торговым мореплаванием на основе расширения конкретизации функций и прав Совета по делам торгового мореплавания. В связи с реорганизацией при этом совете был учрежден особый Комитет по портовым делам, а вскоре в целях «надлежащей организации непосредственного заведования торговым мореплаванием и судостроением» создается и особый Комитет по торговому мореплаванию и судостроению. Таким образом, высшее руководство морским транспортом полностью переходило в Совету по делам торгового мореплавания.

Поворотным моментом в истории управленческих структур стало выделение 7 ноября 1902 г. всех органов министерства путей сообщений и министерства финансов, занимавшихся вопросами морского транспорта, во вновь учрежденное самостоятельное Главное управление торговым мореплаванием и портами под руководством главноуправляющего великого князя Александра Михайловича. Главное управление стало высшим государственным органом, ответственным за руководство отечественным торговым мореплаванием и судостроением, управление портами, технический надзор за устьями рек и морским побережьем.

В нормальных условиях Главное управление торгового мореплавания и портов функционировало только в течение одного 1903 г. Уже в январе 1904 г. началась русско-японская война, вызвавшая в 1905 г. революцию. И война, и революция «наложили свой отпечаток на все стороны общественной жизни страны, значительно ослажили работу правительственных ведомств» [1, с.45].

20 октября 1905 г. великий князь Александр Михайлович «в связи с изменившимися обстоятельствами» ушел в отставку с поста главноуправляющего торговым мореплаванием и портами [4, д. 343, л. 70]. 27 октября было образовано новое Министерство торговли и промышленности, в состав которого вошло и Главное управление торговым мореплаванием и портами, состоящее уже из двух административных подразделений: Отдела торгового мореплавания и Отдела торговых портов. Главное управление регулировало всю деятельность коммерческого флота и морских портов, не вмешиваясь,

однако, в их «внутренние распоряжения».

Совет по делам торгового мореплавания стал совещательным органом, членами которого были представители различных министерств и отраслей бизнеса. Он занимался разработкой проектов для развития судоходства и морской торговли.

Подобная структура центрального управления существовала до 16 декабря 1917 г., когда старые органы государственной власти были упразднены.

Несмотря на существование серьезных проблем,

было достаточно много сделано для создания полноценной формы управления торговым мореплаванием в пореформенной России. Можно констатировать, что в пореформенной России был разработан централизованный подход, устанавливающий определенные стандарты деятельности портовых объектов, которые способствовали оптимизации операций в портах и развитию морской торговли. Понимание и анализ опыта существовавших форм значимы для современной практики управления торговым мореплаванием и может служить основой для разработки эффективных стратегий управления в современном мире.

---

### ЛИТЕРАТУРА

1. Бордученко, Ю.Л. Главное управление торгового мореплавания и портов / Ю.Л. Бордученко, А.В. Зувев // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – 2015. – № 10-1(60). – С. 44-46. – EDN UIPIJWZ.
2. Зувев А.В. Проблемы подготовки кадров морского торгового флота во второй половине XIX века // Известия РГПУ им. А.И. Герцена. 2012. №149. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-podgotovki-kadrov-morskogo-torgovogo-flota-vo-vtoroy-polovine-xix-veka> (дата обращения: 28.11.2023).
3. Под флагом России: История зарождения и развития морского торгового флота / В.П. Пузырев, В.Д. Скугарев, А.В. Басов и др.; ред.; Ю.А. Михайлов и др.; Департамент морского транспорта М-ва транспорта РФ, СОЮЗМОРНИИПРОЕКТ. - Москва: Согласие, 1995. - 567 с.
4. Российский государственный исторический архив (РГИА) Ф.95. (Отделы торгового мореплавания и торговых портов министерства торговли и промышленности) Оп.14. Отделы торгового мореплавания и торговых портов. Часть секретаря. Приказы и циркуляры.
5. Российский государственный исторический архив (РГИА) Ф.95. (Отделы торгового мореплавания и торговых портов министерства торговли и промышленности) Оп.18. Журнал первого собрания Высочайше утвержденного Комитета для развития торгового флота (1856 г.).
6. Филиппов Ю.Д. Очерк условий развития отечественного торгового мореплавания. Пг.: тип. Ред. период. изд. М-ва фин., 1916. - 166 с.

---

© Зувев Андрей Вячеславович (univerandrey@mail.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»