

*Гудков Илья Артурович*

*Аспирант Департамента истории и археологии*

*Школы искусств и гуманитарных наук,*

*Дальневосточный федеральный университет*

## **МЕЖВЕДОМСТВЕННОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ И ТРУДОВАЯ МОБИЛИЗАЦИЯ КАК ФАКТОРЫ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ВЛАДИВОСТОКСКОГО МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА (1941– 1945 ГГ.)**

В годы Великой Отечественной войны одним из важнейших условий выполнения экономических и военных задач, стоявших перед руководством Приморского края, стала организация эффективного межведомственного взаимодействия. Приморский краевой комитет ВКП(б) (Примкрайком) во главе с Н. М. Пеговым (1937–1947 гг.), опираясь на сеть партийных организаций (областных, городских и районных комитетов) фактически являлся главным руководящим органом в крае<sup>1</sup>. Именно он занимался вопросами урегулирования взаимоотношений различных ведомств в Приморье (Тихоокеанский флот, Наркомат внутренних дел, Наркомат путей сообщения, Наркомат морского флота, Дальморстрой и других краевых организаций). Кроме того, контрольные функции выполняли аппараты уполномоченного Наркомата государственного контроля по Приморскому краю и уполномоченного Госплана СССР по Приморскому краю (создан в 1944 г.). В ряде случаев вопросы взаимодействия военных учреждений и партийных органов на Дальнем Востоке выносились на уровень высшего руководства страны.<sup>2</sup> Таким образом в годы Великой Отечественной войны на Дальнем Востоке были сформированы механизмы межведомственного взаимодействия, которым предстояло доказать свою эффективность в условиях военного времени.

В условиях чрезвычайной нагрузки на Дальневосточный транспорт, приоритетной задачей местных и центральных органов власти стало

налаживание четко скоординированного взаимодействия всех видов транспорта и связанных с ним организаций. Для этого на государственном уровне в начале 1942 г. был создан Транспортный комитет при ГКО, а весной 1943 г. транспорт переведен на военное положение – рабочие и служащие в своих правах и обязанностях приравнивались к военнослужащим Красной Армии. В целях дальнейшего укрепления единоначалия и повышения ответственности хозяйственных руководителей на железнодорожном, морском и речном транспорте были ликвидированы политуправления и политические отделы. Укреплялись организационные связи между наркоматами, органами военных сообщений и другими ведомствами. Принимались меры, направленные на увеличение пропускной способности железных, автотранспортных дорог, сокращение простоев путем внедрения новых методов организации производственных процессов и интенсификации труда<sup>3</sup>.

Учитывая недостаточное развитие транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке СССР, одним из главных факторов в работе Владивостокского морского торгового порта в годы Великой Отечественной войны стало взаимодействие с другими элементами транспортной системы региона – Приморской железной дорогой и Дальневосточным государственным морским пароходством (ДГМП), а также Владивостокской таможней – в рамках решения общей транспортно-логистической задачи по обеспечению транспортировки грузов, поставляемых в СССР по программе ленд-лиза<sup>4</sup>.

Эффективное межведомственное взаимодействие стало одним из важнейших факторов в производственной деятельности Владивостокского морского торгового порта в условиях военного времени, позволило несмотря на определенные трудности и просчеты, но выполнить поставленную перед ним в годы войны задачу. Благодаря скоординированному взаимодействию основных транспортных структур и умелому руководству в рамках централизованной административно-командной системы, советскому руководству удалось мобилизовать предприятия транспорта на выполнение общей задачи, сводя к минимуму межведомственные трения и разногласия. Естественно, полностью

избежать подобных проблем было невозможно – существовали и межведомственная конкуренция, и фактор личного противостояния руководителей организаций. Однако местным и центральным органам власти удалось обеспечить взаимодействие всех видов транспорта и организаций, с ними связанных, что безусловно подтверждает тезис об эффективности административно-командных методов регулирования в экономике в целом и на транспорте в частности в чрезвычайных условиях военного времени.

Вопросы о мероприятиях органов власти, руководителей предприятий и работе самих производственных коллективов, направленную на повышение производительности труда в условиях военного времени в последнее время становится одним из развивающихся направлений в современной отечественной историографии<sup>5</sup>.

Центральной темой в изучении трудовой мобилизации в годы Великой Отечественной войны стал вопрос функционировании механизмов стимулирования труда в советской экономике. Мнения исследователей на этот счет расходятся. Некоторые считают, что советское законодательство в области принудительных аспектов труда являлось крайне эффективным, особенно в условиях необходимости решения задач военного времени<sup>6</sup>. Другие авторы, напротив отмечают второстепенность принудительных методов по сравнению с системой различных стимулов, которые и являлись источником основной мотивации трудящихся<sup>7</sup>.

Естественно, во Владивостокском порту, как в одном из главных транспортных центров, от деятельности которого зависело около половины поставок иностранного вооружения и припасов в годы войны, изыскивались методы повышения эффективности работы, особенно в условиях устаревшей механизации и хронического кадрового дефицита.

В условиях массового поступления импортных грузов во Владивосток, объем которых в отдельные месяцы превышали квартальные нормативы довоенного времени, добиться успешной обработки колоссального количества прибывающих судов можно было лишь путем интенсификации и улучшения

производственных механизмов. Одним из главных способов увеличения производительности труда в условиях военного времени в порту стало усовершенствование процесса погрузочно-разгрузочных работ.

Первое – внедрение методов разгрузки судов «борт-вагон» и на два борта одновременно – разгрузка судна непосредственно в вагоны (минуя склады), при этом с двух бортов одновременно (с использованием плавучих кранов, барж и понтонов). Безусловно такой вариант позволял значительно сократить время обработки судов, а также устранить лишние перевалки. Это давало возможность качественнее использовать имеющуюся рабочую силу. При варианте «борт-вагон», с одним и тем же количеством рабочих, порт имел возможность обработать в среднем на 30% больше грузов. Так, перевалка одной тонны груза по классическому варианту «борт-склад-вагон» обходилась порту в 1942 г. по зарплате одному грузчику в 3 руб. 42 коп., а с применением метода «борт-вагон» – 2 руб. 54 коп., (35% экономия)<sup>8</sup>. Кроме снижения затрат на рабочую силу такой вариант работы с грузом уменьшал расход электроэнергии и затраты за хранение грузов на складе, а непосредственная погрузка грузов сразу в вагоны давала сокращение времени простоев подвижного состава, так как грузы комплектовались одномоментно, что устраняло необходимость их дополнительного поиска и комплектации на складах.

Вторым направлением в усовершенствовании погрузочно-разгрузочных работ стал скоростной метод разгрузки судов. В отличие от метода «борт-вагон», который можно назвать скорее техническим нововведением, скоростной метод являлся результатом комплексной модернизации и совершенствования производственно-управленческой деятельности во Владивостокском морском торговом порту. Заключался он в четкой организации труда, грамотной расстановке механизмов, а также в повседневном соревновательном подходе к работе и повышением трудовой дисциплины.

Организовать погрузочно-разгрузочные работы по скоростному методу во Владивостоком порту удалось лишь с конца 1944 г. Почти три года понадобилось руководству порта для выведения уровня механизации, численности рабочего контингента и уровня его квалификация до необходимых показателей. Это способствовало улучшению работы порта. Как уже отмечалось, в дни скоростной разгрузки судов, в конце первого полугодия 1945 г., порт обрабатывал в сутки по 14,1 тыс. тонн груза, при этом более 40% тоннажа с применением метода «борт-вагон»<sup>9</sup>.

Важным элементом работы Владивостокского морского торгового порта стало совершенствование его организационной структуры.

Осознавая, что одной из главных проблем порта являлась низкая квалификация основной части рабочей силы, администрацией была проделана значительная работа по обучению погрузочно-разгрузочным работам вновь прибывших в порт грузчиков. Так как времени на классическое обучение не было, новых работников прикрепляли к рабочим колоннам опытных грузчиков, для инструктажа и практического обучения в ходе выполнения совместных работ. О результатах подобных мероприятий говорит статистика. В 1942 г. недавно привлеченная рабочая сила выполняла планы на 25–40%, а после прикрепления этот показатель вырос до 55–103%. Причем разукрупнение бригад грузчиков в начале 1943 г. привело к росту показателей выполнения плана до 120–140%<sup>10</sup>.

Помимо этого в комплекс мероприятий администрации порта по усовершенствованию производственного процесса входили также: выделение внутри производственных районов погрузочно–разгрузочных участков с целью более оперативного руководства этими процессами; организация стивидорных<sup>11</sup> бригад в составе 3–4 стивидоров во главе со старшим стивидором для контроля за выполнением погрузочно-разгрузочных работ и предотвращения порчи груза; введение разрядов для грузчиков по их квалификации и дифференциация заработной платы; введение аккордной системы оплаты труда<sup>12</sup> за обработку

судов а также дифференцированного питания грузчиков, механизаторов, и др. в зависимости от выполнения трудовых норм<sup>13</sup>.

Важную роль в мобилизации рабочих коллективов на производстве в условиях военного времени играло социалистическое соревнование – соревнование по производительности труда между предприятиями, цехами, бригадами и отдельными рабочими. Получившие большое развитие в годы предвоенных пятилеток, в годы Великой Отечественной войны оно обрело новые черты и формы, обусловленные военной обстановкой, такие как, например, фронтовые комсомольско-молодежных бригады<sup>14</sup>.

В целях еще большего повышения производительности труда, помимо Всесоюзного социалистического соревнования во Владивостокском порту были организованы собственные внутренние соревнования: на звание фронтовой и лучшей бригады грузчиков; лучшего плавучего крана; лучшего причала; лучшего фронтового буксира; лучшего общежития; и лучшей бригады строителей. Итоги соревнований подводились ежемесячно.

Таким образом за годы Великой Отечественной войны арсенал способов мобилизации рабочих коллективов в рамках советской экономики значительно расширился. Вместе с существовавшими еще в довоенное время и хорошо отлаженными массовыми движениями стахановцев и ударников, чрезвычайная обстановка породила целый ряд новаторских решений в этом направлении. Расширялось социалистическое соревнование, колоссальную популярность получила борьба за высокопроизводительный и сверхурочный труд, производственная инициатива вышла на совершенно новый уровень. Владивостокский морской торговый порт не стал исключением из этой тенденции. Война поставила дальневосточный транспорт в тяжелейшие условия, и, безусловно, от уровня заинтересованности и мотивации рядовых рабочих зависел весь производственный процесс. В этом отношении, советская командно-административная система с ее методами организации производства и человеческих ресурсов показала себя максимально эффективной. Сочетая мощные принудительные методы с активной агитацией и пропагандой, при

этом всесторонне применяя методы материальной заинтересованности трудящихся ей удалось мобилизовать большую часть населения. Плюсом к этому, сама советская ментальность, призванная создать человека коллективистского, способного, не замыкаясь на отдельных индивидуальных успехах, сделать высокопроизводительные методы работы достоянием всего рабочего класса страны, и соответственно не только самому добиться высоких результатов, но и «тянуть вверх» своих коллег, позволяла без особых трудностей объединять огромные массы трудящихся.

### **Список источников и литературы**

1. Беляева, Н. А. Таможенная служба в условиях Второй мировой войны: общие проблемы и региональные особенности // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2015. № 3 (72). С. 96–103.

2. Гончаров, Г. А. Трудовая мобилизация советских граждан в годы Великой Отечественной войны (1945–1945 гг.) // Вестник ОГУ. 2006. № 6. С. 183–186.

3. Колесниченко, К. Ю. Налаживание межведомственного взаимодействия в Приморском крае в условиях Великой Отечественной войны // Новый исторический вестник. 2016. № 1 (47). С. 54–70.

4. Соколов, А. К. Принуждение к труду в советской промышленности и его кризис (конец 1930-х – середина 1950-х гг.) // Экономическая история: Ежегодник. 2003. М., 2004. С. 74–99.

5. Сомов, В. А. Трудовое законодательство и мотивация труда в годы Великой Отечественной Войны // Историко-экономические исследования. 2007. Т. 8. № 2. С. 163–174.

6. Ткачева, Г. А. Местные органы государственной власти Дальнего Востока СССР в 1941–1945 гг. // Гуманитарные и социально-экономические аспекты обучения и воспитания кадров военно-морского флота: сборник научных трудов ТОВМИ им. С. О. Макарова. Владивосток, 2007. С. 105–113.

7. Тяжельникова, В. С. Отношение к труду в советский и постсоветский период // Социально-экономическая трансформация в России. М., 2001. С. 99–124.

## 8. Государственный архив Приморского края (ГАПК)

<sup>1</sup> Ткачева Г. А. Местные органы государственной власти Дальнего Востока СССР в 1941–1945 гг. // Гуманитарные и социально-экономические аспекты обучения и воспитания кадров военно-морского флота: сборник научных трудов ТОВМИ им. С. О. Макарова. Владивосток, 2007. С. 106.

<sup>2</sup> Колесниченко К. Ю. Налаживание межведомственного взаимодействия в Приморском крае в условиях Великой Отечественной войны // Новый исторический вестник. 2016. № 1 (47). С. 55–57.

<sup>3</sup> Ципкин Ю. Н., Тесельская И. П. Роль железных дорог Дальнего Востока в достижении победы // Россия и АТР. 2010. № 2. С. 38.

<sup>4</sup> Ныне: Дальневосточное морское пароходство (ДВМП)

<sup>5</sup> Тяжельникова В. С. Отношение к труду в советский и постсоветский период // Социально-экономическая трансформация в России. М., 2001. С. 99–124.; Соколов А. К. Принуждение к труду в советской промышленности и его кризис (конец 1930-х – середина 1950-х гг.) // Экономическая история: Ежегодник. 2003. М., 2004. С. 74–99.

<sup>6</sup> Гончаров Г. А. Трудовая мобилизация советских граждан в годы Великой Отечественной войны (1945–1945 гг.) // Вестник ОГУ. 2006. № 6. С. 183–186.

<sup>7</sup> Сомов В. А. Трудовое законодательство и мотивация труда в годы Великой Отечественной Войны // Историко-экономические исследования. 2007. Т. 8. № 2. С. 163–174.

<sup>8</sup> ГАПК. Ф. Р-261. Оп. 1. Д. 9. Л. 5.

<sup>9</sup> Там же. Ф. Р-356. Оп. 9. Д. 75. Л. 63.

<sup>10</sup> Там же. Д. 34. Л. 39.

<sup>11</sup> Стивидор – должностное лицо, представитель портовой администрации на судне в период его нахождения в порту, который является исполнителем грузовых мероприятий на судне. Ист.: Самойлов К. И. Морской словарь. В 2-х томах: Том 2. О–Я. М–Л., 1941. С. 364–365.

<sup>12</sup> Аккордная система оплаты труда (аккордная заработная плата) – система оплаты труда, которая предусматривает определение совокупного заработка за выполнение определенных стадий работы или производство определенного объема продукции. Зарплата работника рассчитывается исходя из количества произведенной им продукции и её качества согласно действующим сдельным расценкам. Ист.: Большая советская энциклопедия. В 30 т. Т. 9: Евклид–Ибсен. М., 1972. С. 367.

<sup>13</sup> ГАПК. Ф. Р-356. Оп. 9. Д. 34. Л. 40.

<sup>14</sup> В годы Великой Отечественной войны развитие получило развитие более высокая ступень социалистического соревнования военного времени «За звание фронтовых бригад». Возникновение их вызывалось потребностями фронта и отвечало стремлению трудящихся работать в тылу по-фронтовому под девизом: «В труде, как в бою». Звание «фронтовой» присуждалось лишь той бригаде, все члены которой выполняли производственную норму не менее, чем на 100–200 %. Такие бригады обязывались давать продукцию без брака, работу выполнять в срок, держать в образцовом порядке свое рабочее место, экономить сырье и электроэнергию, активно участвовать в общественных мероприятиях, шефствовать над малоквалифицированными рабочими. Ист.: Нестеренко М. С. Патриотическое движение рабочего класса Урала за повышение производительности труда в годы Великой Отечественной войны // Вопросы истории Урала. Свердловск, 1961. Вып. 2, ч. 2. С. 76.