

## Деятельность политотделов на морском транспорте Дальнего Востока СССР в предвоенный период

Александр Александрович Исаев  
Дальневосточный федеральный университет, Владивосток, Россия, [isaev.aa@dvfu.ru](mailto:isaev.aa@dvfu.ru)

**Аннотация.** Создание политотделов на транспорте являлось развитием партийной линии по формированию и внедрению политико-идеологического воздействия и контроля в социально-экономическую сферу. Исходя из этого, целью данной работы является выявление и анализ на основе архивных документов направлений, проблем, достижений и просчетов в деятельности политотделов на морском флоте Тихоокеанского бассейна в предвоенный период (1934–1941 гг.). Идея создания политотделов исходила из необходимости в кратчайшие сроки ликвидировать недостатки в организации работы транспорта на всех его уровнях и достичь высоких показателей в производительности труда. Однако уже в ходе создания и деятельности политотдела на Морфлоте ТОБ возникали многочисленные проблемы как организационного и кадрового, так и функционального характера. В этой связи особый интерес представляют выявление и анализ проблем, достижений и просчетов в деятельности политотделов на Морфлоте ТОБ в рассматриваемый период. Исследование базируется на корпусе документальных исторических источников, выявленных в фондах центрального архива (РГАСПИ) и региональных архивов (ГАПК, ГАХК).

**Ключевые слова:** СССР, Морской флот, Тихоокеанский бассейн, политотдел, помполит, политико-идеологическая работа, массово-разъяснительная работа, займы, укрепление дисциплины

**Для цитирования:** Исаев А. А. Деятельность политотделов на морском транспорте Дальнего Востока СССР в предвоенный период // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2025. Т. 19. № 3. С. 106–113.

<https://doi.org/10.63973/1998-6785/2025-3/106-113>

Original article

<https://doi.org/10.63973/1998-6785/2025-3/106-113>

## The activities of political departments in the maritime transport of the Far East of the USSR in the pre-war period

Alexander A. Isaev  
Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia, [isaev.aa@dvfu.ru](mailto:isaev.aa@dvfu.ru)

**Abstract.** The establishment of political departments in the transportation sector represented a continuation of the Party's policy aimed at institutionalizing and expanding political-ideological influence and control over the socio-economic sphere. Accordingly, the purpose of this study is to identify and analyze, on the basis of archival documents, the main directions, challenges, achievements, and miscalculations in the activities of political departments within the maritime fleet of the Pacific Basin during the pre-war period (1934–1941). The initiative to create political departments stemmed from the urgent need to eliminate deficiencies in the organization of transport operations at all levels and to achieve high levels of labor productivity. However, from the very outset of their establishment and functioning, the political departments of the Pacific maritime fleet faced numerous challenges, including organizational, staffing, and functional difficulties. In this regard, particular attention is given to the identification and analysis of these problems, as well as to the evaluation of the departments' successes and failures during the period under review. The research is based on a corpus of historical documentary sources from the collections of the Central Archive (RGASPI) and regional archives (GAPK, GAHK).

**Key words:** USSR, marine sea fleet, Pacific basin, political department, pompolite, political and ideological work, mass explanatory work, loans, strengthening discipline

**For citation:** Isaev A. A. The activities of political departments in the maritime transport of the Far East of the USSR in the pre-war period // Ojkumena. Regional Researches. 2025. No. 3. P. 106–113.

<https://doi.org/10.63973/1998-6785/2025-3/106-113>

## Введение

Форсированное промышленное развитие в СССР в начале 1930-х гг. постоянно требовало от населения страны повышения трудового подъёма. Однако отсутствие улучшения социально-экономического положения трудящихся приводило к постепенному снижению темпов развития и падению трудовой дисциплины и энтузиазма. В этой связи руководство страны считало необходимым усилить политико-идеологический контроль в хозяйственно-экономических сферах. Данная функция возлагалась на создаваемые политические отделы, которые представляли собой чрезвычайные органы власти и управления на местах.

Имеющийся опыт работы политических отделов в Рабоче-крестьянской Красной армии (РККА)<sup>1</sup>, а также на железнодорожном транспорте и при машинно-тракторных станциях (МТС) стал внедряться и на водном. Таким образом, советское партийно-политическое руководство продолжило внедрение прямого государственно-политического контроля во все стратегически важные экономические отрасли.

Работ, посвященных деятельности политотделов на водном транспорте СССР в рассматриваемый период, до сих пор в историографии очень мало. Первые публикации, в которых рассматривалась деятельность политотделов на морском флоте, появились только в последнее двадцатилетие. В них нашли отражение общие и отдельные аспекты их работы в регионах страны [1; 2; 3]. Однако анализ деятельности политотделов на морском транспорте Дальнего Востока СССР в 1930-е гг. до сих пор не получил должного внимания со стороны исследователей.

Исходя из этого, целью данной работы является выявление и анализ направлений, проблем, достижений и просчетов в деятельности политотделов на морском транспорте Дальнего Востока СССР на базе анализа архивных документов. Исследование опирается на корпус документальных исторических источников, выявленных в фондах центрального (РГАСПИ)<sup>2</sup> и региональных архивов (ГАПК, ГАХК)<sup>3</sup>. Основными видами документов, использованных в данной работе, являются политические донесения, инструкции, докладные записки, стенограммы совещаний, постановления центральных и региональных органов власти, касающиеся работы политотдела Морфлота на Дальнем Востоке в исследуемый период.

### **Усиление партийно-политического контроля на морском флоте**

Постепенное превращение Тихоокеанского региона в новый центр мировой торговли активизировало необходимость интенсифицировать развитие валютно-экспортных отраслей хозяйства с целью получения средств для стимулирования индустриального развития страны. В этих условиях порты Дальнего Востока СССР оставались важнейшими узлами коммуникации и торговых перевалочных баз, через которые шел основной грузопоток за рубеж и обратно. Вместе с тем морской транспорт играл исключительно важную роль в социально-экономическом развитии Дальневосточного региона: обеспечивал доставку переселенцев, сезонных рабочих и служащих, снабжение отдаленных приморских территорий товарной продукцией, строительными материалами и горюче-смазочными материалами (ГСМ), а также выполнение военно-мобилизационных планов. Это, в свою очередь, определяло необходимость усиления партийно-политического контроля над морским транспортом на Дальнем Востоке СССР, исходя из важности сохранения и закрепления политического и экономического положения в регионе.

Процесс усиления политико-идеологического воздействия на рабочих и служащих промышленности и транспорта начался в начале 1930-х гг. Это было связано с общей государственной стратегией по укреплению партийного влияния во всех сферах жизни общества, которая была отражена в резолюции ноябрьского пленума ЦК ВКП(б) 1929 г. [6]. По мнению партийно-политического руководства, эффективность выполнения производственных задач напрямую зависела от правильной расстановки партийных кадров, которые должны были стать основными проводниками внедрения идейно-политических установок, стимулирующих хозяйственно-экономическое развитие. С принятием постановления ЦК ВКП(б) от 21 марта 1931 г. "О партийной и массовой работе в цехе и бригаде" [4] в хозяйственных структурах, в т. ч. и на транспорте, проводилось разукрупнение смешанных партийных ячеек по

<sup>1</sup> 18 апреля 1919 г. приказом Л.Д. Троцкого был создан Политический отдел Революционного военного совета республики (РВСР). Затем они создавались в каждой воинской части, возглавлялись комиссарами (заместителями командира по политической части – замполитами) и подчинялись Главному политическому управлению РККА (ПУ РККА).

<sup>2</sup> РГАСПИ – Российский государственный архив социально-политической истории.

<sup>3</sup> ГАПК – Государственный архив Приморского края.  
ГАХК – Государственный архив Хабаровского края.

однородному принципу. Создавались низовые партийные звенья (партгруппы) и низовые партийные организации на определенных производственных участках (в бригадах, цехах, среди команд судов и проч.), состоящие из передовиков производства, которые направляли и контролировали работу трудовых коллективов (ГАХК. Ф. П-2. Оп. 8. Д. 2. Л. 7).

Благодаря проведённой работе партийные ячейки на производстве стали быстрее реагировать на проявления нарушений трудовой дисциплины, выпуск брака и т. д. Постепенно происходило улучшение общей партийно-массовой работы, подъём трудовой дисциплины, развёртывание социалистического соревнования и ударничества среди работников. Вместе с тем постепенно происходил рост численности партийных организаций. Так, только за 1-й квартал 1932 г. парторганизация морского транспорта Дальнего Востока выросла на 135 человек, при этом 92,6% из них составляли рабочие ударники (ГАХК. Ф. П-2. Оп. 8. Д. 2. Л. 2).

Однако в повседневной работе морского транспорта сохранялись многие проблемы (обезличивание результатов работы, семейственность, круговая порука, пьянство и т. д.), которые не находили осуждения со стороны партийных и профсоюзных организаций. "Бюрократизм и неповоротливость транспортного аппарата являлись основными причинами слабого провидения решения партии на транспорте", – указывалось в докладной записке "О реализации решения ЦК ВКП(б) о перестройке партийно-массовой работы на транспорте" от 1932 г. (ГАХК. Ф. П-2. Оп. 8. Д. 2. Л. 4).

Накануне введения политотделов на Морфлоте всеми вопросами партийно-политической работы с моряками и портовыми работниками занималась партийная организация плавсостава Морфлота Тихоокеанского бассейна (ТОБ). Она объединяла все партийные комитеты Морфлота, куда входили 40 судовых партийных ячеек, 10 судовых партийных групп, коммунисты одиночки и 10 береговых партийных ячеек Управления Морфлота, Морского техникума, интернационального клуба моряков (Интерклуба), отдела рабочего снабжения (ОРСа) Морфлота и пригородного хозяйства (ГАХК. Ф. П-2. Оп. 1. Д. 612. Л. 235). Их главной задачей являлось повышение идейно-политического уровня работников, борьба за выполнение планов перевозок, укрепление трудовой дисциплины и повышение роли и авторитета партийца на морском транспорте. Вместе с тем они проводили активную борьбу с расхитителями, прогульщиками, симулянтами, носителями антисоветских настроений. Для этого на всех объектах морского флота осуществлялась расстановка партийных сил из числа передовых групп матросов, рабочих и служащих, которые не только демонстрировали образцы трудового энтузиазма, но и являлись идейными борцами за внедрение социалистических принципов развития.

### **Создание политотдела на морском флоте ТОБ и его функции**

Для усиления партийного контроля и активизации общего политико-идеологического воздействия на работников водного транспорта ЦК ВКП(б) 19 апреля 1934 г. издает Постановление "О политотделах водного транспорта", согласно которому при Наркомводе СССР создавалось политуправление, в пароходствах – политотделы, а на всех судах флота – штатные должности помполитов (помощника капитана по политической работе) [5]. Политотделы занимались руководством всей партийной и комсомольской работой на флоте при полной координации своих действий с территориальными партийными комитетами (райкомами, обкомами и крайкомами). На политотделы возлагалась обязанность по подъёму идейно-политического уровня рабочих и служащих и обеспечению ведущей роли партийцев на флоте. В результате их деятельности ожидался подъём социалистического соревнования и ударничества, а также повышение дисциплины и производительности труда.

Структурно политотделы Морфлота состояли из начальника, который одновременно являлся заместителем начальника пароходства по политической работе, его заместителя и помощника по комсомольской работе [7, с. 157–158]. Основной функцией работников политотделов являлся контроль за выполнением политико-идеологических и хозяйственно-экономических мероприятий, а также надзор за морально-политическим состоянием моряков, рабочих и служащих Морфлота. Для этого органы власти делали ставку на членов партии, сочувствующих и производственный актив, которым следова-

ло выявлять критически настроенных к политике власти и воздействовать на них путем усиления политико-идеологического влияния либо непосредственной передачи информации на данных лиц органам ОГПУ (НКВД).

Одновременно с этим на флоте вводилась новая должность помощника капитана по политической работе (помполита), на которую назначались политически грамотные и опытные партийные работники. Для повышения эффективности их работы в Дальневосточном пароходстве были разработаны и внедрены инструктивные указания о задачах и содержании политической и массовой работы в ходе рейсов. Им предписывалось руководство судовым комитетом, комсомольской ячейкой и партийной организацией на судне. Помполит составлял общий план партийно-политической работы на весь рейс, контролировал соблюдение высокой дисциплины и производительности труда моряков. Помполит судна осуществлял постоянную политико-идеологическую и общеобразовательную работу с экипажем путём индивидуальных и групповых бесед и чтоток, в ходе которых выявлял их политические настроения и морально-волевые качества. Вся информация о рейсе, успехах, достижениях, просчётах и упущениях экипажа (производственная деятельность, техническая и политическая учёба и т. д.) (ГАПК. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 370. Л. 143–144), о действиях и высказываниях членов экипажа отражалась в политических донесениях, направляемых в политотделы. Подобные политдонесения составлялись по результатам работы сотрудников политотдела среди рабочих и служащих береговых объектов (порт, мастерские, подсобные хозяйства и т. д.).

После создания политотдела Морфлота ТОБ в его состав вошли все партийные организации структурных подразделений флота, включая партийные организации, объединяемые политотделом портов Владивосток, Александровск-на-Сахалине, Де-Кастри. На 1 мая 1934 г. Политотдел Морфлота ТОБ объединил 2 политотдела, 1 помполита в Де-Кастри, 5 парткомов, 53 первичные партийные организации, 2 партийные комсомольские группы, одного коммуниста-одиночку (на пароходе "Сахалин") (ГАХК. Ф. П-2. Оп. 1. Д. 612. Л. 235).

### **Деятельность политотдела Морфлота ТОБ и её результаты**

Процесс перестройки партийных организаций в связи с созданием политотделов сопровождался проведением совещаний помполитов, секретарей парткомов и секретарей первичных организаций с инструктивными докладами о задачах перестройки партийных организаций, увязывающихся с хозяйственно-политическими задачами ТОБ. В ходе данных мероприятий всем работникам Морфлота детально разъяснялась важность роли помполитов и политотделов. Для ознакомления экипажей судов выпускались специальные номера стенных газет и бюллетени с информацией о функциях помполитов и политотделов, вывешивались соответствующие лозунги и проводились индивидуальные оповещения команд (ГАХК. Ф. П-2. Оп. 1. Д. 612. Л. 235–236).

Введение системы политотделов на водном транспорте не являлось показателем быстрой нормализации ситуации на флоте и решением всех насущных проблем. Практически сразу стала проявляться проблема координации деятельности политотдела с партийными и хозяйственными органами Морфлота. Работникам политотдела приходилось порой заниматься решением производственно-хозяйственных вопросов, что встречало со стороны некоторых хозяйственных работников значительное противодействие. Это, в свою очередь, приводило к тому, что политико-идеологическая работа с работниками флота проводилась не систематически. "Недостаток партийно-массовой работы в торговом порту происходит потому, что политотдел и партийный комитет исключительно увлеклись только выполнением производственно-финансового плана, – говорилось в стенограмме 1-го морского партийного совещания Тихоокеанского бассейна 13–15 декабря 1934 г. - Об этом все кричат, но никто не заботится" (ГАПК. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 297. Л. 127). Данная формулировка демонстрировала оторванность руководства и начальства от насущных вопросов развития партийно-массовой работы. Оно (руководство) только говорило о необходимости совершенствования методов и подходов к улучшению качества политико-идеологической работы среди рабочих и служащих на собраниях, съездах, митингах, однако фактической работы не проводило.

Подобное положение ярко проявилось в ходе проведения политического процесса над т. н. "троцкистско-зиновьевским блоком". Широкое обсуждение хода процесса среди работников флота продемонстрировало большое наличие резко критических высказываний антисоветской направленности. Так, работник Владивостокского торгового порта Назаров С. в одной из бесед с сослуживцами порта говорил: "Я вполне сожалею и сочувствую Николаеву, Зиновьеву и Каменеву и сожалею, что они пострадали за убийство одного Кирова, т. к. нужно было бить и других" (ГАПК. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 359. Л. 75).

Отмечая наличие разговоров антисоветского характера, политотдел Морфлота ТОБ указывал, что они являются следствием засоренности отдельных звеньев Морфлота классово-чуждыми элементами, а также слабостью борьбы с этими элементами. "Проверки состояния первичных партийных организаций, в которых имели место вылазки т. н. "классового врага", — указывалось в политическом донесении политотдела Тихоокеанского морского флота от 28 февраля 1935 г. — продемонстрировали, что эти партийные организации и отдельные руководители порта ограничились болтовней за выполнение решений партии, на деле никаких мер не принимали" (ГАПК. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 359. Л. 75–76).

Значительная часть высказываний работников Морфлота ТОБ критического характера, фиксируемая работниками политотдела и партийных организаций флота, отражала многочисленные проблемы социально-бытового характера. Как правило, они сводились к имеющим место задержкам заработной платы, недостаточному снабжению товарами повседневного спроса, плохим жилищным условиям и т. д. На пароходе "Невастрой" матрос Семко говорил: "Невыдача Морфлотом в течение месяца мыла судам объясняется "справедливым" желанием Морфлота сэкономить и что в результате этой экономии имеется возможность безболезненно содержать помполитов" (ГАХК. Ф. П-2. Оп. 1. Д. 612. Л. 211). В общежитии Дальневосточного государственного пароходства домохозяйка Бортникова выступила с резкой критикой заводского руководства, закончив свою речь так: "Живём хуже, как в царские времена. Культурно-бытовые условия этого общежития исключительно скверны. Когда же мужу выплатят заработную плату? Когда выдадут постельные принадлежности?" (ГАПК. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 639. Л. 41).

Политотделы совместно с партийными организациями Морфлота проводили широкую политико-идеологическую массовую разъяснительную подготовительную работу по размещению государственных займов. Так, в ходе подготовки подписки на заём 2-го года второй пятилетки (1934 г.) происходило широкое информирование посредством газет и наглядной агитации экипажей пароходов, работников береговых предприятий и учреждений о распоряжении правительства о выпуске займа. До начала подписки были проведены митинги, на которых выносилось одобрение выпуска займа и постановление о подписке не ниже месячного оклада. Реализация займа проходила с большим энтузиазмом и на большинстве объектов была в основном закончена за несколько часов. Так, на пароходе "Свердловск" сразу после митинга в 8 утра подписками было охвачено 90%. На пароходе "Шмидт" не было ни одной подписки на заём в размере менее 100% от месячной заработной платы (ГАХК. Ф. П-2. Оп. 1. Д. 612. Л. 265).

Подобная ситуация отмечалась и в дальнейшем. Так, благодаря активной массовой разъяснительной работе в ходе реализации подписки на заём 4-го года второй пятилетки (1936 г.) в мастерских Дальневосточного Госморпароходства рабочие подписывались сверх месячного оклада. Например, токарь Худяков подписался на 1200 руб. при окладе 700–800 руб. Электросварочный цех провел подписку на 170% средней заработной платы, а все бригады подписались от 800 до 1000 руб. По управлению Морфлота подпиской было охвачено 98% работников. Её сумма составила 110% от получаемой месячной зарплаты или 111 600 руб. Все структурные подразделения Дальневосточного Госморпароходства (без порта) были охвачены подпиской на 97% от всех работников. Общая сумма подписки составила 106% или 206 000 руб. (ГАПК. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 462. Л. 175).

Однако некоторые работники Морфлота ТОБ игнорировали процесс подписки. Так, в ходе подписки на заем 3-го года второй пятилетки (1935 г.) часть рабочих Владивостокского торгового порта категорически отказались от

подписки. Часть работников подписалась на минимальные суммы от 50 до 200 руб. при среднем заработке от 280 до 500 руб. При этом имелись следующие заявления: "Денег и так мало, а вы тут ещё с займом", "Нам дела нет до займа", "Возьмите 20 руб., и отстаньте от меня", "Заём это обман, я не хочу подписываться" и т. д. (ГАПК. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 370. Л. 99).

Эти и другие проблемные вопросы деятельности политотделов рассматривались местным партийно-политическим руководством. Так, в постановлении бюро Далькрайкома ВКП(б) от 10 октября 1936 г. "О ходе плана перевозок Морфлота и состоянии партийно-массовой работы", в частности, отмечалось, что несмотря на усиления контроля политико-массовая работа в порту и на судах Морфлота находилась на низком уровне. Политотделы пароходств в результате формально-бюрократических методов своей работы оказались оторваны от широких партийных масс, партийного актива (помполитов судов, парторгов). Они не смогли возглавить руководство внутрипартийной работой, стахановским движением, которое находилось в полном провале, а также не мобилизовали рабочих и служащих на перевыполнение планов перевозок и не организовали заботу о работниках флота (ГАПК. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 443. Л. 172). Исходя из этого, Далькрайком ВКП(б) требовал от политотделов и партийных организаций морского пароходства в кратчайший срок коренного улучшения организационно-партийной и политико-массовой работы (особенно на судах флота), при этом особо указывая на необходимость того, что политотдел должен стать организатором оперативного руководства работой с каждым членом, кандидатом и сочувствующим по повышению их идейности и авангардной роли на производстве (ГАПК. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 443. Л. 174).

В начале 1940 г. политотделы активно курировали всю политико-идеологическую работу на Морфлоте ТОБ, а также руководили работой 14 агитколлективов, 521 агитатор и 370 чтецов. Ими с 1 января по 15 декабря 1940 г. было проведено 12432 групповые беседы с охватом 136908 чел., докладов – 2340 на собраниях с охватом 119700 чел. Основным их содержанием были вопросы текущих событий и указы Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня<sup>4</sup> и от 10 июля 1940 г.<sup>5</sup> Главным недостатком общей агитационной работы отмечалось отсутствие в ней изобличения сути проблем и их виновников. Лучше всего была поставлена агитация на судах, где были назначены помполиты (РГАСПИ. Ф. 473. Оп. 4. Д. 57. Л. 15–16). В Николаевском-на-Амуре пароходстве в сфере агитационной работы функционировало 3 агитационных коллектива численностью 386 чел. Ими было проведено 764 беседы с охватом 6770 чел. При этом отмечалась неудовлетворительная постановка лекционной пропагандистской работы. Так, в результате проверки Городским Комитетом ВКП(б) состояния пропагандистской работы по изучению истории партии выяснилось, что данное направление вовсе отсутствовало (РГАСПИ. Ф. 473. Оп. 4. Д. 57. Л. 22–23).

Несмотря на принятые меры по улучшению партийно-политической массовой работы политотделов и партийных организаций Морфлота ТОБ, накануне Великой Отечественной войны продолжали отмечаться упущения и просчёты в их деятельности. Так, в стенограмме совещания начальников политических отделов по докладу начальника политического отдела Дальневосточного пароходства Борисова от 20 января 1941 г. отмечалось общее неудовлетворительное положение с расстановкой партийных сил на флоте (РГАСПИ. Ф. 473. Оп. 4. Д. 57. Л. 2–3). Вместе с тем особо указывалось на отсутствие авангардной роли коммунистов и комсомольцев в развитии социалистического соревнования и стахановского движения на судах и предприятиях флота. Только по Владивостокском торговому порту на начало 1941 г. имелось 755 стахановцев и 463 ударника, из них коммунистов – 26 и комсомольцев – 103 (РГАСПИ. Ф. 473. Оп. 4. Д. 57. Л. 6–7), что демонстрировало низкий уровень ответственности партийцев в деле производственного развития.

<sup>4</sup> Имеется в виду Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г. "О переходе на восьмичасовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений".

<sup>5</sup> Имеется в виду Указ Президиума Верховного Совета СССР от 10 июля 1940 г. "Об ответственности за выпуск недоброкачественной или некомплектной продукции и за несоблюдение обязательных стандартов промышленными предприятиями".

### Заключение

Создание политотделов на морском флоте СССР в конкретных исторических условиях развития социалистической модернизации являлось необходимым условием для укрепления партийно-политического влияния во всех сферах. Политотделы флота с помощью мер организационного и партийного воздействия активизировали усилия по повышению идейно-политического уровня работников, а также способствовали развитию социалистического соревнования и ударничества среди рабочих и служащих флота.

В то же время в повседневной работе политотдела морского флота ТОБ постоянно проявлялись многочисленные проблемы организационного и кадрового характера. Осуществляя свою работу в тесном контакте с партийными и хозяйственными организациями морского флота, политотделы сталкивались с проблемой дублирования функций системы контроля, что значительно ухудшало производственные показатели флота. Вместе с тем нехватка политически грамотных кадров в необходимом количестве вынуждала привлекать к работе в политотделы и помполитам людей с низким уровнем знаний, умений и навыков, что не позволяло эффективно развить политико-идеологическую массовую разъяснительную работу среди работников Морфлота ТОБ. Это, в свою очередь, снижало уровень трудовой дисциплины, приводило к недостаточному охвату партийно-политической работой моряков и портовых работников, частой её заменой хозяйственными мероприятиями, а также отсутствию массово-разъяснительной работы по актуальным вопросам труда и быта.

Несмотря на многочисленные проблемы и упущения, партийно-политическая и организационно-массовая работа политотделов Морфлота флота ТОБ в предвоенный период рассматривалась властными структурами как успешная. Политотделам удалось закрепить партийно-политический государственный контроль и надзор над стратегически важной транспортной отраслью, способствовать выработке дисциплины, повышению трудового энтузиазма. Обращение партийно-политического и хозяйственного руководства страны в годы Великой Отечественной войны, особенно в тяжёлые первые годы (1941–1943), к практике работы политических отделов ярко демонстрирует эффективность и значимость их деятельности.

### Литература / References

1. Коваль А. В. Реорганизация управления портами в СССР 1934 г. // Учёные записки Крымского федерального университета им. В. И. Вернадского. Юридические науки. 2016. Т. 2 (68). № 2. С. 58–73.  
Koval A. V. Reorganization of port management in the USSR in 1934 // Scientific notes of the V. I. Vernadsky Crimean Federal University. Legal sciences. 2016. Vol. 2 (68). No. 2. P. 58–73 (In Russ.).
2. Красавцев Л. Б. Морской транспорт в истории европейского севера России в 1929–1940 гг. // Вестник ТГУ. Гуманитарные науки. История, политология. 2008. Вып. 4 (60). С. 45–51.  
Krasavtsev L. B. Sea transport in the history of the European North of Russia in 1929–1940 // Bulletin of TSU. Humanities. History, political science. 2008. Issue 4 (60). P. 45–51 (In Russ.).
3. Политуправление и система политотделов в структуре Главного управления северного морского пути (1930-е гг.): характер и особенности работы // Вестник Сургутского государственного педагогического университета. 2021. № 3 (72). С. 118–127.  
Political management and the system of political departments in the structure of the Main Directorate of the Northern Sea Route (1930s): the nature and features of the work // Bulletin of the Surgut State Pedagogical University. 2021. No. 3 (72). P. 118–127 (In Russ.).
4. Постановление ЦК ВКП(б) от 21 марта 1931 г. "О партийной и массовой работе в цехе и бригаде" // Справочник партийного работника. Вып. 8. М.: Гос. изд-во, 1934. С. 417–419.  
Resolution of the Central Committee of the CPSU(b) dated March 21, 1931 "On party and mass work in workshops and brigades" // Handbook of a party worker. Issue 8. Moscow: State Publishing House, 1934. P. 417–419 (In Russ.).
5. Постановление ЦК ВКП(б) "О политотделах водного транспорта" от 19 апреля 1934 г. // КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898–1986). В 16 т. Т. 6. 1933–1937. М.: Политиздат, 1985. С. 148–149.  
Resolution of the Central Committee of the CPSU (b) "on political departments of water transport" dated April 19, 1934 // CPSU in resolutions and decisions of congresses, conferences and plenums of

- the Central Committee (1898–1986). In 16 vols. Vol. 6. 1933–1937. Moscow: Politizdat, 1985. P. 148–149 (In Russ.).
6. Резолюция пленума ЦК ВКП(б) 10–17 ноября 1929 г. // КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898–1986). В 16 т. Т. 5. 1929–1932. М. Политиздат, 1984. С. 7–49. Resolution of the Plenum of the Central Committee of the CPSU(b) on November 10–17, 1929 // CPSU in resolutions and decisions of congresses, conferences and plenums of the Central Committee (1898–1986). In 16 vols. Vol. 5. 1929–1932. Moscow: Politizdat, 1984. P. 7–49 (In Russ.).
7. Справочник партийного работника. Вып. 9. М.: Партиздат, 1935. С. 157–158. Handbook of a party worker. Issue 9. Moscow: Partizdat, 1935. P. 157–158 (In Russ.).



### Информация об авторе

Александр Александрович Исаев, д-р ист. наук, профессор кафедры истории и археологии Дальневосточного федерального университета, Владивосток, Россия, e-mail: isaev.aa@dvfu.ru

### Information about the author

Alexander A. Isaev, Doctor of Historical Sciences, Professor, Department of History and Archaeology, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia, e-mail: isaev.aa@dvfu.ru

Поступила в редакцию 30.09.2024

Received 30.09.2024

Одобрена после рецензирования 09.08.2025

Approved 09.08.2025

Принята к публикации 25.08.2025

Accepted 25.08.2025