

16. Рішення колегії Міністерства України у справах сім'ї та молоді, Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства освіти України від 25.04.1997. Інформаційний збірник Міністерства освіти України. 1997. № 8. С. 17-31.
17. Юридична енциклопедія: у 6 т. / Нац. акад. наук України, Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України. Київ: Українська енциклопедія ім. М. П. Бажана, 2003. Т. 5: 736 с.

Ostapenko L. V.

NORMATIVE-LEGAL SUPPLY OF LEGAL EDUCATION OF STUDENTS' YOUTH (1990-2015 PP.)

*The article is devoted to summarizing results of the legal base on legal education in 1990 – 2015 years. The attention is focused on the main normative acts that have influenced legal education.*

*The views of the Ukrainian researchers (I. Beh, N. Zaveriko, M. Kostytsky, A. Pometun, M. Fitsula, etc.) have been analyzed to classify and distinguish the characteristic features inherent in the outlined period. The main events and processes that took place in the life of Ukrainians in 1990 – 2015 have been covered. A number of normative legal documents have been analyzed, in which certain dogmas and strategies for the development of the state educational policy are indicated. The influence of the laws adoption and regulations on the development of general secondary education.*

*A comprehensive view of propaedeutic work with the students in general is presented. The basic educational-methodical content on legal education issues in the specified period is determined.*

*The basic aspects of the «Regulation on the All-Ukrainian Interagency Coordination and Methodological Council on Legal Education of the Population» were elucidated, which was a permanent advisory body under the Ministry of Justice of Ukraine. The legal population education program is considered. The features of prophylactic work of the Ministry of Education and Science of Ukraine are certain from criminality among minor.*

*In addition, the special attention is paid to the definition of legal work system features with students' youth. The Ministry of Education has provided ongoing advisory assistance on crime prevention issues.*

*It is emphasized that this period was characterized by a significant increase in the attention to the legal education of the younger generation, the wide range involvement of professional workers and the public, a gradual reorientation of the educational process to study and assimilate legal norms.*

*Key words: legal education, legal upbringing, upbringing, students' youth, society, education, teaching and educational process, propaedeutic work.*

*Дата надходження статті: «07» лютого 2018 р.*

УДК 371 (09):78.635

Рябуха І. М.\*

**ПЕРШІ ОЧІЛЬНИКИ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ СРСР: ВНЕСОК  
У РОЗВИТОК МОРСЬКОЇ СПРАВИ ТА СИСТЕМИ ПІДГОТОВКИ КАДРІВ  
ДЛЯ ФЛОТУ (ДОВОЄННІ ТА ПОВОЄННІ РОКИ)**

*Керівники галузі завжди мали неабиякий вплив на обрання напряму розвитку індустрії, стратегію розбудови та загальний вектор руху усієї системи. Наявність стратегії розвитку формувала потребу в підготовці кадрів певної кваліфікації для флоту, а отже, мала безпосередній вплив на створення системи підготовки кадрів, що, у свою чергу, призвело до створення нових форм освітніх закладів.*

*Довоєнні та повоєнні роки були надзвичайно складними для економіки загалом і для морської галузі зокрема: різке зниження економічної активності та переорієнтація флоту з цивільного на військове призначення, з одного боку, та швидкий розвиток науково-технічного прогресу й потреба в нових, більш підготовлених, кадрах, з іншого. Усе це формувало загальну*

\*© Рябуха І. М.

історичну стратегію розвитку морського господарства та морської освіти. Поступово історичні реалії змушували керівників галузі звертати увагу на відновлення основного капіталу флоту – висококваліфіковані кадри шляхом створення вищих навчальних закладів для підготовки професійних керівників середньої ланки й професійних морських училищ та шкіл для швидкого задоволення потреби індустрії в умовах постійної політичної та військової напруги.

Такий історичний фон робив надзвичайно важливим фактор особистості для розвитку морської справи. Цей період в історії висував на перший план не освіту керманіча, а його здатність ефективно управляти системою, не зважаючи на внутрішні та зовнішні перепони, одночасно закладаючи підґрунтя для подальшого розвитку галузі.

У статті розкрито вклад у розвиток морської справи очільників народного комітету водного транспорту СРСР із моменту заснування комітету й до початку сорокових років ХХ століття. У цей період відбувалося відновлення військового та торгового флоту держави, розвиток професійної освіти, реформування діяльності водного транспорту.

Ключові слова: морська галузь, народний комітет морського флоту СРСР, внесок очільників.

У сучасних умовах глобалізації світової економіки та інтернаціоналізації економічних процесів морський торговий флот виступає ключовим чинником успішного розвитку зовнішньої торгівлі країни. На сучасному етапі розбудови України, як і багато років до цього, відбувається процес відродження торгового флоту, а отже – доводиться вирішувати аналогічні (у певному розумінні) проблеми: вибір пріоритетів у державній політиці щодо розвитку торгового флоту, визначення його ролі й значення в розв'язанні внутрішніх економічних проблем та в зовнішній торгівлі, створення ефективної системи підготовки кадрів. На наш погляд, у пошуках відповідей на сучасні виклики важливим є використання історичного досвіду організації та кадрового забезпечення флоту, особливо – урахування помилок минулого.

Становлення й розвиток морської освіти, докладання зусиль різних посадових осіб для цього завжди викликало науковий інтерес у дослідників історії флоту, таких як: М. Бабишена, Н. Бобришева, Г. Варварецька, С. Волошинов, О. Гуренкова, С. Козак, М. Кулакова, О. Дягілева, С. Ситнік, І. Сокол, Н. Черненко, О. Фролова, О. Чорний та ін. Проте аналіз джерел із названої проблеми показав, що питання внеску перших очільників радянського Морського міністерства є недостатньо дослідженим.

Метою статті є розкриття ролі очільників морської галузі в розвитку морської галузі в довоєнні та повоєнні роки.

На початку 30-х років ХХ ст. радянська країна стала на шлях індустріалізації. Почали давати свої перші результати п'ятирічні плани, відбувалося значне економічне піднесення та зростання промисловості. Активно розвивалося суднобудівна промисловість: якщо в 1920-х роках на новостворених і націоналізованих заводах і верфях було побудовано декілька сотень суден цивільного флоту, то у 1930-х – близько півтисячі кораблів. При цьому збудовані радянською промисловістю за 1929 – 1932 рр. судна складали 50,8% загальної кількості та 46,1% сумарної вантажопідйомності кораблів, що надійшли до морського флоту СРСР. Проте на відміну від високих загальних економічних показників стан торгового флоту був дуже незадовільним: майже весь вантажопотік йшов через іноземні торгові судна, у країні особливо відчувався брак професійних кадрів. Галузь потребувала уваги з боку держави, належної організації й умілого керівництва.

З історичних джерел відомо, що перший радянський орган управління морським та річковим (об'єднаним) флотом СРСР – Народний комісаріат водного транспорту СРСР був створений у 1931 р., після прийняття в 1929 р. нової програми «Великий радянський флот» (до цього галузь перебувала в підпорядкуванні Наркомату шляхів сполучення). Першим народним комісаром водного транспорту було обрано Миколу

Михайловича Янсона (1882-1938) – уродженця Ліфляндської губернії. Народившись у родині тесляра, він закінчив портову школу в Кронштадті й працював металургом. Після подій 1905 р. став революціонером, пізніше – партійним діячем. Посідав різні посади, перед призначенням був народним комісаром юстиції.

Саме він у 1931 р. був ініціатором створення Центрального заочного політехнічного інституту водного транспорту, який мав власні філії в кількох містах (одну – в Одесі), де вперше планувалося уведення дистанційного навчання. Слід відзначити, що роком раніше ще Комісаріатом шляхів сполучення було відкрито галузевий вищий навчальний заклад – Одеський інститут водного транспорту (новоутворений навчальний заклад розмістився в стінах триповерхової споруди – колишнього Інституту благородних дівиць) у складі трьох факультетів: гідротехнічного, механічного та експлуатаційного. Такий самий інститут було створено в Ленінграді (тут на базі відкритої в 1928 р. професійної школи судноводіїв у 1930 р. було відкрито й коледж водного транспорту, тобто передбачено й середню ланку морської освіти). Крім названих двох вищів підготовку спеціалістів для торгового флоту здійснювали сім морських технікумів, а для підготовки рядового складу були організовані морські школи.

У 1931 р. відбулося й перейменування Товариства порятунку на водах (ТСВОД), заснованого ще в 1872 р. як «Общества подания помощи при кораблекрушениях», на «Союз обществ содействия развитию водного транспорта и охраны жизни людей на водных путях СССР» [3]. Товариство продовжувало активну практичну та просвітницьку діяльність, зокрема, на сторінках журналу «Штурвал», що виходив до 1932 р.

Під керівництвом М. М. Янсона (1931-1934) була проведена реорганізація системи управління водним транспортом, створені загальнорадянські об'єднання «Мортран» та «Речтран» (1933), головні басейнові управління, яким стали підпорядковуватися головні морські порти всієї країни. У країні було створено вісім великих морських пароплавств. Як бачимо, здійснено перші кроки до створення монополії в морській галузі. Зважаючи на зовнішню політичну ситуацію, уряд більшу увагу приділяв розвитку військово-морських сил. Зокрема, у 1932 р. було створено Тихоокеанський флот, у 1933 р. – Північний; розпочалося будівництво нових суднобудівних заводів на Далекому Сході та Півночі.

У 1934 р., з метою ще більшої концентрації влади в галузі було створено Центральне управління морського флоту. Цього ж року М. М. Янсона було звільнено з посади «за власним бажанням», у 1935 р. арештовано за «антирадянську націоналістичну діяльність» і в 1938 р. розстріляно (реабілітовано в 1955 р.) [5].

Наступним народним комісаром водного транспорту було призначено Миколу Івановича Пахомова (1890 – 1938), який народився в родині портового вантажника. Брав активну участь у революційних подіях, став партійним діячем. За роки його керівництва Комісаріатом було розпочато докорінну зміну управління морським торговим флотом з метою спрощення багатоступінчастості й зміцнення єдиначальності управління. Він доєднався до реконструкції річкового транспорту 1933–1938 років і домогся перевищення масштабів поповнення самохідного флоту обсягів його амортизації. Торговий флот припинив закупівлю за кордоном суден старого зразка, розпочалося будівництво вітчизняних суден морського флоту. Енергійно розбудовувалися морські та річкові порти (у Херсоні й Запоріжжі зокрема), створювали морські вокзали для перевезення пасажирів. Під керівництвом комісаріату в 1934 – 1935 рр. на судноплавних річках УСРР проводилися капітальні землечерпальні роботи, зокрема, із вирівнювання суднових ходів і ліквідації важких для судноплавства ділянок. Саме на кінець 1938 р. флот Чорноморсько-Азовського басейну уважався найсучаснішим в СРСР на той період.

Проте, не зважаючи на всі заслуги, у квітні 1938 р. М. Пахомова за наклепом був заарештовано за звинуваченням у шпигунській діяльності й засуджено до розстрілу (реабілітовано в 1955 р.) [2].

У 1939 р. Президією Верховної Ради СРСР було ухвалено рішення про розділення комісаріату на два окремих: «1. Народний комісаріат морського флоту СРСР із передачею йому в підпорядкування морського флоту, морських портів, судноремонтних і суднобудівних заводів та інших підприємств і організацій морського транспорту. 2. Народний комісаріат річкового флоту СРСР із передачею йому судноплавних річкових шляхів, річкового флоту, річкових портів і пристаней річкових застав, судноремонтних і суднобудівних заводів і інших підприємств і організацій річкового транспорту» [3]. Завдяки такому рішенню морський транспорт уперше став повністю автономним й отримав власний державний орган влади, який вирішував лише морські питання.

З цього року керівництво Морським комісаріатом було доручено Семену Семеновичу Дукельському (1892 – 1960), уродженцю Херсонської губернії. Отримавши початкову освіту, він кілька років працював піаністом у кінотеатрах, а у 1917 р., будучи в армії, долучився до революційного руху. До призначення на цю посаду працював на різних державних постах, зокрема у НКВС.

За роки його керівництва (1939 – 1942) відбулося покращення матеріально-технічної бази флоту: 870 транспортних суден, 14 морських пароплавств, 51 морський порт, 27 судноремонтних підприємств, 14 будівельних та 4 проектно-дослідних бюро, один науково-дослідний інститут, два вищих навчальних заклади, 11 морських технікумів, два навчальних судна («Товариш» і «Вега»). До початку Другої світової війни у флоті СРСР з'явилися й нові типи суден: лісовози, суховантажі, танкери, пасажирські й торгово-пасажирські; Чорноморсько-Азовський басейн посідав перше місце в країні за обсягом пасажирських перевезень [1]. У 1936-1940 рр. Чорноморські моряки почали здійснювати рейси до берегів Африки й Америки, відкрилися регулярні лінії між портами Чорного моря та США.

С. Дукельський керував створенням у морських портах додаткових складських приміщень, прокладкою внутрішніх портових залізничних колій, опікувався вдосконаленням різних допоміжних служб, облаштуванням інженерних мереж, модернізацією перевантажувальної техніки. На початку війни організував мобілізацію й переобладнання суден торгового флоту.

На жаль, саме завдяки С. Дукельському в 1941 р. більшість суден Чорноморського флоту знаходилися на території фашистської Німеччини, у перші дні війни вони були заарештовані. За перший рік війни були знищені майже всі судна Балтійського флоту. Зважаючи на це, у 1942 р. С. Дукельського було відсторонено від займаної посади, проте не репресовано.

Одночасно з С. Дукельським, після розділу комісаріату водного транспорту, на посаду Народного комісару річкового флоту СРСР було призначено Зосіму Олексійовича Шашкова (1905 – 1984). Народившись у родині селянина, він закінчив церковно-повітову школу та річкове училище, отримавши диплом штурмана. З 1918 працював бакенщиком, матросом, рульовим, боцманом, начальником нагляду Північного басейну. Вищу освіту він здобув у Ленінградському інституті інженерів водного транспорту (1933), після чого викладав у Горьківському інституті інженерів водного транспорту, майже одразу став деканом факультету, а у 1937 – 1938 рр. – очолював інститут. Посаду наркома річкового транспорту він отримав у 33 роки, ставши одним із наймолодших керівників флоту.

Під його керівництво потрапило велике господарство: 39 пароплавств, 20 басейнових управлінь, 211 промислових підприємств, у тому числі 69 судноремонтних і суднобудівних заводів, 29 верфей дерев'яного суднобудування, 20 інспекцій судноплавства та 14 інспекцій річкового реєстру СРСР, ряд великих заводів [3]. Проте попри успіхи першої та другої довоєнних п'ятирічок, технічна реконструкція річкового флоту й пристаней не була реалізована до кінця – за кількістю плавзасобів, їхньою вантажопідйомністю та потужністю річковий флот був гіршим, ніж

на початок 1913 р. Майже дві третини самохідного та половина несамохідного флоту припадала на судна, побудовані ще на початку століття.

Цікаво, що в роки Великої Вітчизняної війни саме З. Шашков керував організацією Ладозької переправи під час блокади Ленінграда, а також постачанням військ Сталінградського фронту. Велика частина річкового флоту була переобладнана й використовувалася в якості десантних засобів та для потреб військової переправи [6]. У 1946 році Зосима Шашков був призначений на посаду Міністра річкового флоту СРСР, яку обіймав до 1953 року. Згідно з планом четвертої п'ятирічки (1946 – 1950) керував відновленням річкового транспорту на раніше окупованих територіях, відновив рух по Дніпру та Дніпро-Бузькому каналу, покращив судноплавні умови багатьох магістральних та малих річок [5].

За роки керування галуззю З. Шашковим (1939 – 1946) було розширено будівництво річкових суден на заводах Народного комісаріату річкового флоту, на яких було побудовано 352 самохідних судна (у тому числі катерів і газоходів). Проводилося й спорудження причалів для масових вантажів, у тому числі й для південного басейну (Київ, Дніпродзержинськ тощо) [4]. Крім того, він провів величезну роботу з забезпечення телефонним зв'язком: уже наприкінці 1939-го року всі управління пароплавств мали телефонні станції. У 1940-му році у результаті запровадження програми розвитку засобів зв'язку налагоджено багатоканальний високочастотний зв'язок на ділянці Київ-Херсон. Він домігся значного розширення промислової бази галузі: замість старих напівкустарних майстерень було створено понад 200 великих підприємств, здатних не тільки ремонтувати, а й будувати судна; у ряді великих прибережних міст було створено нові порти. Було покращено й матеріальний добробут річковиків: створено органи робітничого постачання, розширено житлове й культурно-побутове будівництво, переглянуто систему заробітної плати тощо. Під керуванням З. Шашкова основні фонди судноремонтної промисловості зросли вдвічі, виробничо-промислова частина основних засобів зросла на 176 % [6].

Відомий З. Шашков і як автор понад 50 наукових праць, у тому числі підручника для вузів «Загальний курс внутрішнього водного транспорту» та книг «Річковий транспорт РРФСР і перспективи його розвитку», «Внутрішній водний транспорт СРСР».

Як бачимо, перші очільники керівної структури морського флоту не мали ані фахової освіти, ані досвіду роботи в морській галузі. Усі свої рішення вони ухвалювали виключно на ідеологічному підґрунті, орієнтувалися на завдання уряду та партії. Намагаючись діяти відповідно до затверджених планів і програм, вони робили кроки в розвитку галузі, проте виключно «схвалені зверху». Не розуміючи важливості професійних кадрів, вони майже нічого не зробили для розвитку морської освіти. Разом із цим у випадку керівника річкового флоту зовсім інша ситуація: фахова освіта (середня і вища), практичний досвід роботи – усе це допомогло не лише плідно працювати на посаді впродовж семи років, а й зробити значно більший внесок у розвиток галузі.

Наступним комісаром морського флоту став Петро Петрович Ширшов (1905 – 1953), українець за походженням. Відомий радянський океанограф і гідробіолог, полярний дослідник, доктор географічних наук, академік АН СРСР народився в Катеринославі (нині Дніпро). Закінчив реальне училище та біологічний факультет Одеського інституту народної освіти, він займався науково-дослідною діяльністю – працював науковим співробітником Всесоюзного арктичного інституту, брав участь в експедиції на Нову Землю і Землю Франца-Йосипа та ін.

Із призначенням на посаду народного комісару морського флоту СРСР П. Ширшов одним з головних завдань своєї роботи уважав здійснення морських евакуаційних перевезень, які за перші роки війни досягли величезних масштабів. У 1943 р. морський флот максимально збільшив обсяг військових і народногосподарських перевезень, зокрема, через реевакуацію людей і матеріальних цінностей на звільнену від ворога територію. Звільнення окупованих областей,

прилеглих до Чорного й Азовського морів, вимагало налагодження каботажних перевезень, чим й опікувався керівник комісаріату. Цього ж року його повноваження, а разом з цим і кількість роботи, значно збільшилися: було ліквідовано ТСВОД, а його функції передано наркоматам морського й річкового флотів.

З історичних джерел відомо, що за роки війни морський торговий флот втратив майже половину довоєнного тоннажу. У деякій мірі втрати були компенсовані трофейними суднами, але вони були переважно застарілими, певна кількість вимагала суттєвого ремонту. Було знищено майже половину всього причального фонду, складів, парку перевантажувального обладнання, повністю або частково зруйновано судноремонтні заводи й майстерні в Азово-Чорноморському басейні; великі втрати були в особовому складі, різко скоротилася кількість морських навчальних закладів [6].

Через те, що такі центри підготовки морських спеціалістів, як Ленінград, Одеса та Новоросійськ потрапили до зони бойових дій, у 1943 р. було видано Постанову Державного комітету оборони «О подготовке кадров массовых профессий для судов и предприятий Наркомморфлота СССР», у якій навчання матросів, кочегарів, мотористів та радіооператорів покладалося на систему трудових резервів. Іншою постановою ДКО «О мероприятиях по подготовке командных кадров морского флота» (1944) визначався напрям розвитку морської освіти в СРСР [1]. У цьому документі, зокрема, підкреслювалося, що практика підготовки спеціалістів для флоту в морських технікумах не забезпечує належної якості й не відповідає рівню сучасної техніки судноводіння та управління складним судновими й портовими механізмами, тому пропонувалося реорганізувати окремі морські технікуми у вищі морські училища [1].

На виконання постанови в 1944 р. П. Ширшов видав наказ, відповідно до якого змін зазнали два навчальних заклади [2]: Ленінградський морський технікум – реорганізовано в Ленінградське морехідне училище та Владивостокський морський технікум – у вище морехідне училище. Загалом упродовж 1944-1945 рр. очільник Морського комісаріату сприяв відкриттю в межах повоєнної реформи морської освіти морехідних училищ: Бакинського, Батумського, Ростовського, Архангельського, Астраханського та Ленінградського вищому. Є його внесок і в повоєнне відновлення діяльності морехідних училищ у Херсоні, Одесі (відновлено й Одеський інститут інженерів морського флоту), Таллінні та Ризі.

Зауважимо, що на кінець 1944 р. у СРСР функціонувало чотири ВНЗ із підготовки морських спеціалістів (1 в Україні) та 11 морехідних училищ. Як керівник морського відомства, якому підпорядковувалися заклади, П. Ширшов домігся повного забезпечення курсантів державою, що було втрачено в складні довоєнні роки), і це гарантувало набір абітурієнтів. Із 1944 року було розпочато відновлення суднобудівних і судноремонтних заводів і морських портів, у тому числі Миколаївського, Херсонського та Одеського. Цього ж року за рішенням ДКО СРСР було створено Радянське Дунайське державне пароплавство для забезпечення перевезень Дунаєм із центром в Ізмаїлі. Отже, галузь зростала й розширювалася, що потребувало й збільшення кількості спеціалістів.

У 1946 р. Народний комісаріат морського флоту було реорганізовано в Міністерство морського флоту СРСР, головним завданням якого було відновлення портового господарства всієї країни. Керівником державної установи залишився П. Ширшов – саме він очолив роботу з відновлення флоту, підйому й ремонту затонулих кораблів, реконструкції всієї морської галузі; саме він зробив пропозицію про повну реорганізацію морських навчальних закладів. За його розумінням, необхідно було створити нові вищі морські училища, розвивати морські науково-дослідні інститути та проектно-конструкторські бюро.

За роки його управління міністерством (1942 – 1948) розміщувалися замовлення на будівництво нових суден за кордоном, створювалися нові серії суден на вітчизняних верфях. Завдяки цьому до 1950-го р. в Азово-Чорноморському басейні були повністю

відновлені судноремонтні заводи й вступили в експлуатацію три нових; у морських портах країни відновлено хвилерізи й огорожувальні моли, реконструйовано й заново споруджено причали та набережні; порти поповнено новими засобами механізації [7].

Отже, очільники морської та річкової галузей довоєнних та повоєнних років мали безпосередній вплив не тільки на розвиток морської промисловості, інфраструктури та флоту загалом, вони, у міру своїх здібностей та можливостей, які обумовлювались політичною та історичною ситуацією, впливали на загальний розвиток системи підготовки кадрів для флоту. Таким чином вони заклали підґрунтя для наступного активного розквіту системи підготовки морських фахівців від матроса до капітана, яка мала місце в наступні десятиріччя. Особливості цієї підготовки потребують ретельного наукового пошуку, який може стати предметом подальших досліджень.

#### Література:

1. Адмирал речного флота. М.: «По Волге», 2005. 192 с.
2. Лубянка. Советская элита на сталинской голгофе. 1937-1938. М.: МФД, 2011. 528 с.
3. Назаров М. С. Речной транспорт за 50 лет Советской власти. М.: Транспорт, 1967. 336 с.
4. Расулев Ш. А., Конталев В. А. Руководители морского и речного флота. М.: Морские вести, 2015. С. 8-10.
5. Речной транспорт СССР. 40 лет (1917-1957). М., 1957. 476 с.
6. Транспорт в годы Великой Отечественной войны. 1941-1945. Исторические хроники / ред. Пашкова Т. Л. М.: ООО «Издательство «Пан пресс», 2010. 575 с.
7. Ширшова М. Ширшов Петр Петрович. Дневники. Очерки. Воспоминания. М.: Наука, 2005. 371 с.

*Ryabukha I. M.*

#### FIRST HEADS OF THE MARITIME INDUSTRY OF USSR: CONTRIBUTION INTO DEVELOPMENT OF SEAMANSHIP AND NAVY STAFF TRAINING SYSTEM (PRE-WAR AND POST-WAR PERIOD)

*Heads of the industry has always had a huge influence on the choice of the direction of development of this industry, strategy of evolution and general vector of movement of the whole system. The availability of the strategy of evolution formed the need for manpower development of definite level for the fleet, which, in its turn, caused the foundation of new type educational establishments.*

*Pre-war and post-war years were extremely difficult for the economy in general and particularly for marine industry – abrupt decrease of economic activity and reorientation of the marine and river navy from civil to defense purpose on one hand and rapid development of scientific and technical progress putting forward the demand for new better trained and educated manpower – on the other. All these factors formed general historical strategy of maritime industry and education development. Gradually, historical realities forced the heads of the industry to pay attention to restoration of the basic fixed capital of the navy – highly qualified manpower – through creation of higher educational establishments for training of professional mid-level executives as well as professional maritime colleges and schools for quick meeting the demand of the industry. Everything was done in the conditions of constant political and war strain.*

*Such historical background made the factor of personality immensely important for the development of seamanship. This period in the history made the most important not the background of the manager, but his ability to effectively manage the system regardless of inner and outer obstacles with simultaneous laying foundation for the future development of the industry.*

*The article reveals the contribution into seamanship development of the heads of People's Committee of Water Industry of USSR from the moment of its creation until the beginning of the fortieth of the 20th century. During this period there took place restoration of military and trade fleet of the state, development of the professional education and training, reformation of the activity of water transport.*

*Key words: maritime industry, People's Committee of Water Industry of USSR, contribution of the heads.*

*Дата надходження статті: «07» лютого 2018 р.*