

Научная статья  
УДК 338.012;338.1  
<https://doi.org/10.24143/2073-5537-2023-2-105-117>  
EDN OLEDEYE

## **Развитие морских портов СССР и их роль в расширении международной торговли в период экстенсивного экономического роста (1956–1972 гг.)**

---

*Марина Владиславовна Сабайдаш*

*Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова,  
Санкт-Петербург, Россия, [sabaydashmar@rambler.ru](mailto:sabaydashmar@rambler.ru)*

---

**Аннотация.** Определены основные закономерности развития морских торговых портов 1956–1972 гг., в период экстенсивного роста экономики СССР. Этот период характеризуется высоким среднегодовым темпом роста грузооборота портов, уровня которого не удастся достичь до распада СССР. Проведено сравнение грузооборота советских портов и портов США. Представлена количественная оценка влияния курса советского руководства на добычу и экспорт природных ресурсов в мировом распределении труда на развитие морских портов. Исследован рост внешнеторгового грузооборота СССР в сравнении с ростом объемов перевалки экспортных и импортных грузов в морских портах. Выявлено значительное увеличение объема перевалки экспортных грузов в советских портах, проведен анализ его динамики и структуры по видам грузов и морским бассейнам. Проведено сравнение темпов роста грузооборота морских портов, объемов грузовых перевозок железнодорожного, внутреннего водного, морского транспорта, перекачки нефти и нефтепродуктов. Исследованы факторы роста грузооборота морских портов и роста объемов производства отраслей промышленности и сельского хозяйства, продукция которых составляла основу грузовой базы морского транспорта. Изучены динамика и структура грузооборота морских портов по морским бассейнам, по видам грузов, по видам перевозок. Проведена количественная оценка роста объемов грузооборота морских бассейнов за счет портов на присоединенных территориях по результатам Второй мировой войны. Исследована динамика грузооборота и специализация крупнейших портов СССР, их роль в реализации планов советского руководства по расширению экспорта природных ресурсов.

**Ключевые слова:** морские порты СССР, экономика СССР, грузооборот портов, перевалка внешнеторговых грузов, перевалка нефти и нефтепродуктов

**Для цитирования:** *Сабайдаш М. В.* Развитие морских портов СССР и их роль в расширении международной торговли в период экстенсивного экономического роста (1956–1972 гг.) // *Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика.* 2023. № 2. С. 105–117. <https://doi.org/10.24143/2073-5537-2023-2-105-117>. EDN OLEDEYE.

Original article

## **Developing sea ports in USSR and their role in expansion of international trade during extensive economic growth in 1956-1972**

---

*Marina V. Sabaydash*

*Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping,  
Saint-Petersburg, Russia, [sabaydashmar@rambler.ru](mailto:sabaydashmar@rambler.ru)*

---

**Abstract.** The main regularities of the development of commercial seaports in 1956-1972, during the period of extensive growth of the USSR economy, are determined. This period is characterized by a high average annual growth rate of port cargo turnover, the level of which will not be reached before the collapse of the USSR. A comparison is made between the cargo turnover of Soviet ports and US ports. A quantitative assessment of the influence of the course of the Soviet leadership on the extraction and export of natural resources in the global distribution of labor on the development of seaports has been carried out. The growth of the foreign trade cargo turnover of the USSR is studied in comparison with the growth in the volume of transshipment of export and import cargoes in seaports. A significant increase in the volume of export cargo transshipment in Soviet ports was revealed, and an analysis of its dynamics and

structure by type of cargo and sea basins was carried out. A comparison was made of the growth rates of the cargo turnover of seaports, the volume of freight traffic by rail, inland waterway, sea transport, the pumping of oil and oil products. The growth of cargo turnover of seaports and the growth of production volumes of industries and agriculture, the products of which formed the basis of the cargo base of maritime transport, were studied. The dynamics and structure of the cargo turnover of seaports by sea basins, by types of cargo, by types of transportation have been studied. A quantitative assessment of the growth in the cargo turnover of sea basins at the expense of ports in the annexed territories based on the results of the Second World War was carried out. The dynamics of cargo turnover and the specialization of the largest ports of the USSR, their role in the implementation of the plans of the Soviet leadership to expand the export of natural resources are studied.

**Keywords:** sea ports of the USSR, economy of the USSR, cargo turnover of ports, transshipment of foreign trade cargo, transshipment of oil and oil products

**For citation:** Sabaydash M. V. Developing sea ports in USSR and their role in expansion of international trade during extensive economic growth in 1956-1972. *Vestnik of Astrakhan State Technical University. Series: Economics.* 2023;2:105-117. (In Russ.). <https://doi.org/10.24143/2073-5537-2023-2-105-117>. EDN OLEDDYE.

### **Введение**

Макроэкономические исследования развития морских портов в 1956–1972 гг. немногочисленны, направлены на изучение роли морских портов в советской экономике в парадигме марксистско-ленинских взглядов. В них отсутствуют анализ динамики эксплуатационных показателей и оценка технической оснащенности морских портов СССР в сравнении с портами стран – лидеров морского судоходства. В микроэкономических исследованиях изучены некоторые аспекты деятельности морских портов, в основном это снижение затрат, обоснование натуральных и стоимостных нормативов расхода трудовых и материальных ресурсов. Поэтому необходимость исследования развития морских портов и их роли в советской экономике на основе объективной информации определяют актуальность темы настоящей работы.

Целью исследования является выявление закономерностей экономического развития морских торговых портов СССР в период экстенсивного роста советской экономики в 1956–1972 гг.

Научная новизна исследования состоит во введении в научный оборот материалов из фондов Российского государственного архива экономики (РГАЭ), содержащих статистическую информацию, управленческую документацию, переписку органов исполнительной власти и анализ этих материалов.

Методы исследования: анализ и синтез, сравнения.

Информационной основой исследования послужили никогда ранее не использовавшиеся применительно к исследованию морских портов материалы из фондов РГАЭ и статистические сборники США.

По степени обеспеченности научных исследований статистической информацией о деятельности морских портов период 1956–1972 гг. можно разделить на два промежутка. Первый – с 1956 по 1964 г. – информация доступна в РГАЭ. Статистика неполная, нет объема грузооборота портов за 1956 г., поэтому в исследовании используется значение этого показателя за 1955 г. За 1958, 1959,

1963 гг. есть значения показателя грузооборота, но без детализации по портам, бассейнам, видам перевозок и видам грузов. Второй промежуток – с 1965 по 1972 г. – имеется полная информация о грузообороте портов по бассейнам, видам перевозок и по видам грузов в натуральных единицах. Эта информация имела в СССР гриф ДСП (для служебного пользования), в настоящее время открыта для читателей научных библиотек.

Для анализа достижений, проблем, рисков деятельности морских портов и системы управления были изучены переписка Министерства морского флота (ММФ) с Советом министров СССР, материалы Госплана, научные отчеты Государственного проектно-конструкторского и научно-исследовательского института морского транспорта «Союзморниипроект» за соответствующий период, находящиеся в фондах РГАЭ.

### **Общая характеристика периода, роль морских портов в экономике**

Период 1956–1972 гг. в советской экономике характеризуется устойчивым экономическим ростом экстенсивного типа. С одной стороны, существовала потребность поддержания высоких темпов роста промышленного производства с сохранением нормы накопления, с другой – было необходимо перейти к системе материальных стимулов для предприятий и населения, чтобы сократить отставание от стран с развитой рыночной экономикой в индустриальном развитии и в стандартах потребления. Эти страны, являвшиеся ориентиром для экономических достижений, были противниками Советского Союза в холодной войне. Гонка вооружений отвлекала значительные ресурсы, стоила дороже в силу неэффективности командно-административной экономики и придавала ей милитаристский характер, т. к. доля военных расходов в бюджете Советского Союза была значительно выше, чем в странах, которые ему противостояли.

Советский Союз высокими темпами усваивал опыт промышленно развитых стран, подстегивая

своими достижениями их прогресс в технологической гонке. Индустриализация советской экономики была завершена, страна встала на путь догоняющей модернизации средствами командно-административной экономики. Государство формулировало цели, ставило задачи, выделяло ресурсы и оценивало результаты. Несмотря на уникальные технологические достижения в некоторых областях, например в освоении космоса, советская экономика не смогла встать на инновационный путь развития вследствие внутренних противоречий.

Замена отсутствующих внутренних стимулов и механизмов для создания и распространения инновационных решений на централизованные приказы и контроль за их выполнением, свойственные советской экономике, придавали ускорение небольшому числу инноваций, которые могли быть использованы в политических целях. У советской системы управления не было ни времени, ни денег, ни адекватной квалификации на оценку и внедрение инноваций, которых становилось все больше в странах с рыночной экономикой с развитием промышленных технологий и способов организации производства. Инновационный процесс сводился к его симулякрам и выражался в совокупности бюрократических процедур, своевременному составлению планов и отчетов и аргументации причин, препятствующих этому процессу.

Увеличение производства достигалось в основном за счет увеличения масштаба, неэффективное сельское хозяйство требовало гораздо больше земли и трудовых ресурсов на единицу произведенного продукта, чем в странах с рыночной экономикой. Промышленная продукция, при производстве которой необходимы сложные технологии, в основном уступала по качеству и потребительским свойствам продукции Европы и США. Советское руководство полагало, что добыча природных ресурсов, доступных для быстрого освоения, позволит получить максимальный народнохозяйственный эффект в минимальные сроки [1]. Реализация этих планов зависела от промышленного развития районов Восточной Сибири и Дальнего Востока, где не было ни железных, ни автомобильных дорог, и морской транспорт был единственным видом транспорта.

В мировом распределении труда был сделан выбор в пользу специализации на добыче и экспорте природных ресурсов и расширения рынков сбыта продукции промышленности бывшим колониям стран Западной Европы. Именно в этот период увеличиваются добыча и экспорт нефти, руды, каменного угля, леса в страны Европы и экспорт промышленной продукции в Африку, Азию и Латинскую Америку. Реализация этих планов потре-

бовала расширения участия в международной торговле и развития морского транспорта.

Для Советского Союза приоритетное значение имели торговые связи со странами с командно-административной экономикой на основе государственной собственности. Это были страны Восточной Европы, оказавшиеся в оккупационной зоне СССР во время Второй мировой войны, а также страны Азии, Африки и Латинской Америки, выбравшие этот вариант после распада колониальных империй. Международная торговля со странами Северной Америки и Западной Европы, которая почти прекратилась после начала холодной войны в результате принятия закона Бэттла, в начале 60-х гг. стала постепенно расширяться после заключения двухсторонних торговых соглашений.

Кроме того, что международная торговля стимулировала экономический рост, она была инструментом расширения политического влияния. После того как использование морского торгового флота для прорыва экономической блокады Кубы принесло политические успехи в противостоянии с США, Советский Союз начал активно инвестировать средства в морские транспортные суда. Для политической борьбы и противостояния капиталистическим странам уровень развития морских портов не имел решающего значения, поэтому финансирование их деятельности осуществлялось по остаточному принципу.

### **Грузооборот морских портов, участие морских портов во внешнеторговом обороте**

В 1972 г. объем грузооборота советских портов достиг 324,7 млн т и превысил аналогичный показатель 1955 г. в 3 раза (табл. 1). Среднегодовой темп роста грузооборота морских портов СССР в 1955–1972 гг. составил 6,8 %. В предыдущие годы были периоды с более высоким и аналогичным ростом, но они были связаны с восстановлением грузооборота после Гражданской и Второй мировой войн, до распада СССР аналогичного темпа роста достичь не удастся. Грузооборот советских портов в 1972 г. сравнивался с грузооборотом портов США в 1926 г. [2].

Впервые с конца XIX в. максимальный вклад в увеличение грузооборота морских портов Российской империи и Советского Союза в 1955–1972 гг. был получен за счет роста перевалки экспортных грузов – почти на 110 млн т, что превысило суммарное увеличение перевалки каботажных и импортных грузов (табл. 1). Структура грузооборота портов по видам перевозок значительно изменилась – внешнеторговые грузы увеличили свой удельный вес с 7 % в 1955 г. до 40 % в 1972 г., что явилось следствием расширения международной торговли.

Таблица 1

Table 1

Динамика и структура грузооборота портов СССР по видам грузов и перевозок (1955–1972 гг.)\*

Dynamics and structure of the cargo turnover in the ports of the USSR by types of cargo and types of transportation (1955-1972)

Вид груза / вид перевозок	Грузооборот, млн т		Удельный вес, %		Абсолютное изменение, млн т	Среднегодовой темп роста, %
	1955 г.	1972 г.	1955 г.	1972 г.		
<i>Вид груза</i>						
Хлебные	3,4	18,7	3,2	5,8	15,3	10,5
Лесные	10,5	19,3	9,9	6,2	8,8	3,6
Металлы	1,9	11,3	1,7	3,5	9,4	11,1
Руда	12,7	34,1	11,8	10,5	21,5	6,0
Каменный уголь	13,7	28,1	12,8	8,7	14,4	4,3
Строительные материалы	6,9	36,3	7,8	11,2	29,4	10,2
Нефть и нефтепродукты	45,9	134,9	43,2	41,6	89,0	6,5
Прочие грузы	11,8	42,0	9,7	12,7	30,2	7,8
<i>Вид перевозок</i>						
Малый каботаж	87,6	169,0	92,1	59,5	81,4	3,9
Большой каботаж	1,4	1,2	0,6	0,5	-0,1	-0,5
Экспорт	12,0	121,7	6,3	35,2	109,7	14,6
Импорт	5,8	32,8	1,0	4,8	27,1	10,7
<i>Всего по видам грузов / видам перевозок</i>	<i>106,7</i>	<i>324,7</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>218,0</i>	<i>6,8</i>

\*Составлено по [3, 4].

Внешнеторговый оборот СССР в 1972 г. увеличился по сравнению с 1958 г. в 4 раза в натуральном измерении и в 3,4 раза в стоимостном (табл. 2). В натуральном измерении экспорт увеличивался несколько быстрее (10,5 % в год), чем импорт (9,7 %). В стоимостном измерении экспорт и импорт увеличивались примерно одинаково – на уровне 9 % в год. Среднегодовой рост внешнеторгового оборота СССР в натуральных единицах в 1938–1958 гг. находился примерно на том же уровне (около 10 % в год), в стоимостных едини-

цах существенно выше (15 %). В натуральных единицах экспортный грузопоток был больше импортного в 1938 г. в 8,3 раза, в 1958 г. – в 4,3 раза, в 1972 г. – в 4,7 раза. Стоимость 1 т импорта была значительно дороже 1 т экспорта: в 1938 г. – в 8,8 раза, в 1958 г. – в 4,3 раза, в 1972 г. – в 4,9 раза. Уменьшение отношения стоимости импорта к стоимости экспорта объясняется увеличением экспорта машин и оборудования в страны Африки, Ближнего Востока и Латинской Америки.

Таблица 2

Table 2

Динамика внешнеторгового грузооборота СССР и объема перевалки внешнеторговых грузов в морских портах (1938–1958 гг., 1957/1958–1972 гг.)\*

Dynamics of the foreign trade cargo turnover of the USSR and the volume of transshipment of foreign trade cargo in seaports (1938–1958, 1957/1958-1972)

Показатель	1938 г.	1958 г.	1972 г.	Среднегодовой темп роста, %	
				1938–1958 гг.	1958–1972 гг.
Внешнеторговый грузооборот (всего), млн т	10,7	69,6	275,6	9,8	10,3
Внешнеторговый грузооборот (всего), млн руб.	475,1	7 782,4	26 037,4	15,0	9,0
Экспорт, млн т	9,5	56,4	227,4	9,3	10,5
Экспорт, млн руб.	229,8	3 867,8	12 734,4	15,2	8,9
Импорт, млн т	1,2	13,2	48,2	13,0	9,7
Импорт, млн руб.	245,3	3 914,6	13 303,0	16,0	9,1
Отношение экспорта к импорту по грузообороту	8,3	4,3	4,7	–	–
Отношение стоимости 1 т импорта к 1 т экспорта	8,8	4,3	4,9	–	–

Окончание таблицы 2

Ending of table 2

Показатель	1938 г.	1958 г.	1972 г.	Среднегодовой темп роста, %	
				1938–1958 гг.	1958–1972 гг.
Объем перевалки внешнеторговых грузов в морских портах, млн т	10,0	25,4**	154,5	4,8	12,8
Экспорт, млн т	9,0	20,0	121,7	4,1	12,8
Импорт, млн т	1,1	5,4	32,8	8,4	12,8
Отношение объемов перевалки экспорта к импорту	8,3	3,7	3,7	–	–

\*Составлено по [4–8].

\*\*Объем перевалки внешнеторговых грузов, экспорт и импорт за 1957 г.

Среднегодовой темп роста перевалки внешнеторговых грузов в советских портах в натуральных единицах (12,8 %) был больше аналогичного показателя за период 1938–1958 гг. в 2,7 раза и больше показателя среднегодового роста всего внешнеторгового грузооборота страны в 1958–1972 гг. Это было связано с расширением географии международных торговых связей Советского Союза на другие континенты.

Самое большое абсолютное увеличение (на 57,3 млн т) и самый высокий среднегодовой темп роста (19,1 %) перевалки экспортных грузов в советских портах продемонстрировали нефть и нефтепродукты. С одной четвертой до половины выросла доля этих грузов в структуре экспортного грузооборота портов. Среднегодовые темпы роста объемов перевалки всех остальных основных экспортных грузов, кроме хлебных, также были очень высокими – от 11 до 14 % (табл. 3).

Таблица 3

Table 3

Динамика и структура грузооборота экспортных грузов по видам грузов и морским бассейнам (1955–1972 гг.)\*

Dynamics and structure of export cargo turnover by types of cargo and sea basins (1955-1972)

Вид груза / морской бассейн	Грузооборот, млн т		Удельный вес, %		Абсолютное изменение, млн т	Среднегодовой темп роста, %
	1955 г.	1972 г.	1955 г.	1972 г.		
<i>Вид груза</i>						
Хлебные	0,7	1,6	5,5	1,3	1,0	5,4
Лесные	1,9	11,9	16,0	9,8	10,0	11,3
Металлы	0,9	5,9	7,8	4,8	4,9	11,4
Руда	1,5	11,1	12,6	9,1	9,6	12,5
Каменный уголь	1,9	16,3	15,5	13,4	14,5	13,6
Строительные материалы	0,2	1,3	1,4	1,1	1,2	12,8
Нефть и нефтепродукты	3,1	60,3	25,7	49,6	57,3	19,1
Прочие грузы	1,9	13,2	15,4	10,8	11,3	12,2
<i>Бассейн</i>						
Северный	2,0	9,2	17,0	7,6	7,2	9,3
Балтийский	3,6	31,9	29,8	26,2	28,3	13,7
Черноморско-Азовский	6,2	69,0	51,5	56,7	62,8	15,3
Дальневосточный	0,1	11,4	0,9	9,4	11,3	31,4
Каспийский	0,1	0,2	0,8	0,1	0,1	2,8
<i>Всего экспорт по видам грузов / морским бассейнам</i>	<i>12,0</i>	<i>121,7</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>109,7</i>	<i>14,6</i>

\*Составлено по [3, 4].

Около 60 % экспортных грузов переваливали в Черноморско-Азовском бассейне, 25–30 % – в Балтийском бассейне. Удельный вес Дальневосточного бассейна в перевалке экспортных грузов увеличился с 1 до 9 %, Северного бассейна умень-

шился с 17 до 8 % (табл. 3). Самый высокий среднегодовой темп роста экспортного грузооборота (выше 31 %) был у портов Дальневосточного бассейна, что объясняется расширением торговли со странами Юго-Восточной Азии.

Объем перевалки импортных грузов за 1955–1972 гг. увеличился в 5,7 раз, с 5,8 млн т до 32,8 млн т, что составляло 5–6 % до 1971 г. и 10 % в 1972 г. от объема перевалки грузов по всем видам плавания. Среднегодовой темп роста объема перевалки импортных грузов составлял 10,7 %, уступая только среднегодовому темпу роста объема перевалки экспортных грузов – 14,6 %. Самую большую долю в импортном грузообороте занимали прочие грузы, в основном продукция машиностроения, продовольственные и промышленные товары. Более половины импортных грузов переваливали порты Черноморско-Азовского бассейна, более 30 % – порты Балтийского бассейна.

#### Анализ динамики грузооборота по морским бассейнам и портам

Максимальное абсолютное увеличение грузооборота по морским бассейнам (почти на 100 млн т) наблюдалось в портах Черноморско-Азовского

бассейна. Удельный вес грузооборота портов этого бассейна был самым большим и составлял от 30 до 47 % в 1955–1972 гг. Продолжилось снижение удельного веса грузооборота портов Каспийского бассейна, начавшееся после Второй мировой войны вследствие потери Каспийским нефтяным районом первенства в добыче нефти из-за разработки месторождений в Волго-Уральском регионе. В 1972 г. удельный вес грузооборота портов Каспийского моря уменьшился до 20 %, в 30–50-е гг. этот показатель был в 1,5–2,5 раза больше. Баку перестал быть самым крупным портом Советского Союза. Удельный вес его грузооборота уменьшился с 11,5 % в 1955 г. до 6,1 % в 1972 г. Также значительно уменьшился удельный вес грузооборота астраханского порта: с 6,1 % в 1955 г. до 3,4 % в 1972 г. С 1964 г. лидером по грузообороту стал Новороссийск, в 1972 г. его показатели составили 26,7 млн т, превысив объем грузооборота Северного бассейна (табл. 4).

Таблица 4

Table 4

#### Динамика объема и удельного веса грузооборота крупнейших морских торговых портов и морских бассейнов СССР (1955–1972 гг.)\*

#### Dynamics of the volume and share of cargo turnover of the largest commercial seaports and sea basins of the USSR (1955–1972)

Бассейн	Порт	Грузооборот, млн т		Удельный вес, %		Абсолютное изменение, млн т	Среднегодовой темп роста, %
		1955 г.	1972 г.	1955 г.	1972 г.		
Северный (Белое, Баренцево моря и Северный Ледовитый океан)	Архангельск	1,9	5,8	1,8	1,8	3,8	6,7
	Мурманск	2,0	8,0	1,9	2,5	6,1	8,6
	Другие порты	4,4	9,4	4,1	2,9	5,0	4,6
	<i>Всего по бассейну</i>	8,2	23,2	7,7	7,1	14,9	6,3
Балтийский (Балтийское море)	Ленинград	2,9	10,9	2,7	3,3	8,0	8,1
	Клайпеда	1,2	9,2	1,1	2,8	7,9	12,6
	Калининград	0,9	4,9	0,8	1,5	4,0	10,8
	Таллинн	0,6	2,5	0,6	0,8	1,9	8,7
	Рига	1,3	4,4	1,3	1,4	3,1	7,3
	Вентспилс	0,8	16,3	0,7	5,0	15,5	19,8
	Другие порты	1,7	2,8	1,6	0,9	1,0	2,8
	<i>Всего по бассейну</i>	9,4	50,9	8,8	15,7	41,5	10,4
Черноморско-Азовский (Черное и Азовское моря, Дунай)	Одесса	8,1	19,5	7,6	6,0	11,4	5,3
	Николаев	1,7	6,7	1,6	2,1	5,1	8,6
	Херсон	1,7	4,4	1,6	1,4	2,7	5,8
	Новороссийск	4,4	26,7	4,2	8,2	22,2	11,1
	Туапсе	2,1	8,6	2,0	2,7	6,5	8,6
	Поти	4,2	3,3	3,9	1,0	-0,9	-1,5
	Батуми	3,7	9,5	3,4	2,9	5,8	5,7
	Камыш-Бурун	1,6	3,7	1,5	1,2	2,1	5,1
	Жданов	4,9	8,0	4,6	2,5	3,1	3,0
	Измаил	1,6	7,5	1,5	2,3	5,9	9,5
	Рени	1,8	10,4	1,7	3,2	8,7	11,0
	Другие порты	5,4	32,4	5,1	10,0	27,0	11,1
	<i>Всего по бассейну</i>	41,1	140,8	38,5	43,4	99,7	7,5

Окончание таблицы 4

Ending of table 4

Бассейн	Порт	Грузооборот, млн т		Удельный вес, %		Абсолютное изменение, млн т	Среднегодовой темп роста, %
		1955 г.	1972 г.	1955 г.	1972 г.		
Каспийский (Каспийское море)	Баку	12,3	20,0	11,5	6,1	7,7	2,9
	Нефтекамни	2,5	5,9	2,3	1,8	3,4	5,2
	Махачкала	6,4	9,3	6,0	2,8	2,9	2,2
	Красноводск	3,8	7,5	3,5	2,3	3,8	4,2
	Астрахань	6,5	11,0	6,1	3,4	4,5	3,1
	Другие порты	1,9	12,3	1,8	3,8	10,4	11,8
	<i>Всего по бассейну</i>	<i>33,4</i>	<i>65,9</i>	<i>31,3</i>	<i>20,3</i>	<i>32,5</i>	<i>4,1</i>
Дальневосточный (Тихий океан)	Владивосток	2,4	7,9	2,3	2,4	5,5	7,2
	Находка	1,3	9,4	1,2	2,9	8,1	12,2
	Ванино	0,8	4,1	0,8	1,3	3,3	10,0
	Нагаево (Магадан)	0,7	2,2	0,6	0,7	1,6	7,3
	Корсаков	1,0	2,0	0,9	0,6	1,0	4,2
	Петропавловск-Камчатский	1,2	2,6	1,1	0,8	1,4	4,8
	Другие порты	7,1	15,6	6,7	4,8	8,5	4,7
	<i>Всего по бассейну</i>	<i>14,5</i>	<i>43,9</i>	<i>13,6</i>	<i>13,5</i>	<i>29,4</i>	<i>6,7</i>
<i>Всего по портам</i>	<i>106,7</i>	<i>324,7</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>218,0</i>	<i>6,8</i>	

\*Составлено по [3, 4].

В 1971 г. самый крупный морской порт Советского Союза – Новороссийск – превысил грузооборот порта Лондон с 24,2 млн т в 1913 г., Гамбурга и Нью-Йорка с грузооборотом 22,3 млн т и 25,6 млн т соответственно в 1910 г. [9, 10]. Грузооборота порта Нью-Йорк 1923 г. в 55,2 млн т в 1972 г. не достиг ни один советский порт [2]. Около 70 % грузооборота Новороссийска в начале 70-х гг. XX в. приходилось на нефть и нефтепродукты. Кроме Новороссийска в 1972 г. около 20 млн т грузов в год переваливали Баку (20 млн т) и Одесса (19,5 млн т), Астрахань, Ленинград, Рени – около 10 млн т.

У портов двух бассейнов – Балтийского и Черноморско-Азовского – среднегодовые темпы роста грузооборота в 1955–1972 гг. превышали аналогичный показатель всех морских торговых портов СССР (табл. 4). Грузооборот портов остальных морских бассейнов – Северного, Каспийского, Дальневосточного – увеличивался медленнее, чем повышался грузооборот всех советских портов. Наиболее динамично развивался Балтийский бассейн, грузооборот его портов вырос более чем в 5 раз, среднегодовой темп роста превысил 10 %. Особенно быстро (12,8 % в год) увеличивался грузооборот балтийских портов, присоединенных к Советскому Союзу по итогам Второй мировой

войны, – Клайпеды, Калининграда, Таллинна, Риги, Вентспилса. Грузооборот «новых» портов на Черном море – Измаила и Рени – увеличивался на 10,3 % в год. Перечисленные порты расположены ближе всего к европейским торговым путям, и их целесообразно использовать в международной торговле. Грузооборот портов на «старых» территориях увеличивался медленнее. Только некоторые порты – Мурманск, Ленинград, Николаев, Новороссийск, Туапсе, Находка и Ванино – поддерживали темпы роста выше среднегодового значения для всех портов.

Согласно приведенным расчетам, грузооборот морских портов на присоединенных территориях увеличился в 6 раз с 9,6 млн т в 1955 г. до 58,1 млн т в 1972 г., в то время как грузооборот всех портов Советского Союза за этот период увеличился в 3 раза. Абсолютное увеличение грузооборота «новых» портов за этот период составило 48,5 млн т, или 22,5 % от абсолютного увеличения грузооборота советских портов (табл. 5). Удельный вес грузооборота этих портов повысился почти в 2 раза в 1955–1972 гг. – с 9 до 18 %. Собственный среднегодовой темп роста грузооборота «новых» портов в 1946–1972 гг. приближался к 12 %, в 1955–1972 гг. – превышал 11 %.

Sabaydash M. V. Developing sea ports in USSR and their role in expansion of international trade during extensive economic growth in 1956-1972

Таблица 5

Table 5

Динамика и удельный вес грузооборота портов на присоединенных территориях (1946–1972 гг.)\*

Dynamics and specific weight of cargo turnover in ports at the annexed territories (1946-1972)

Бассейн	Грузооборот портов, млн т			Удельный вес грузооборота, %			Абсолютное изменение, млн т		Среднегодовой темп роста, %	
	1946 г.	1955 г.	1972 г.	1946 г.	1955 г.	1972 г.	1946/1972 г.	1955/1972 г.	1946–1972 гг.	1955–1972 гг.
Балтийский	1,8	4,8	37,2	4,9	4,5	11,5	35,5	32,5	12,5	12,8
Черноморско-Азовский	0,9	3,4	18,0	2,5	3,2	5,5	17,1	14,6	12,2	10,3
Дальневосточный	0,5	1,4	2,9	1,3	1,3	0,9	2,4	1,4	7,2	4,2
Всего по портам на присоединенных территориях	3,1	9,6	58,1	8,8	9,0	17,9	55,0	48,5	11,9	11,2

\*Составлено по [3, 4].

Анализ динамики грузооборота портов по видам грузов и видам плавания

В 1955–1972 гг. основными грузами в портах Советского Союза были нефть и нефтепродукты, каменный уголь, лесные и хлебные грузы, руда и металлы (см. табл. 1). Максимальный рост объема перевалки (на 89 млн т) наблюдался у нефти и нефтепродуктов и составлял 41 % от суммарного увеличения грузооборота советских портов. Удельный вес переваливаемой нефти и нефтепродуктов в структуре грузооборота портов в этот период почти не менялся – 42–43 %. Суммарный объем перевалки нефти на экспорт и в малом каботаже в советских портах приближался к 100 % от

всей переваливаемой нефти. Их соотношение между собой с 1963 до 1972 г. установилось примерно как 45 к 55 %.

В 1955–1972 гг. среднегодовой рост объема добычи нефти в Советском Союзе составлял 10,7 %, превышая аналогичный мировой показатель. В промежутке с 1950 по 1970 г. объем мировой добычи нефти в среднем удваивался за десятилетие, примерно с 550 млрд т до 2 млрд т, т. е. среднегодовой рост составлял 7,2 %. Удельный вес объема перевалки нефти морскими портами в объеме ее добычи в Советском Союзе постепенно уменьшался – с 33 % в 1955 г. до 24 % в 1972 г. (табл. 6).

Таблица 6

Table 6

Темпы роста объемов производства и перевалки основных грузов (1955–1972 гг.)\*

Growth rates of production volumes and transshipment volumes of basic cargoes (1955-1972)

Вид груза	Объем производства, млн т (лесные грузы, млн м <sup>3</sup> )		Объем перевалки (корр.)**, млн т		Удельный вес объема перевалки (корр.) в объеме производства, %		Среднегодовой темп роста, %	
	1955 г.	1972 г.	1955 г.	1972 г.	1955 г.	1972 г.	Объем производства	Объем перевалки
Хлебные	104,3	168,2	1,9	2,7	1,8	1,6	2,9	10,5
Лесные	350,0	383,0	6,2	15,6	1,8***	4,6	0,5	3,6
Металлы	110,2	217,9	1,9	6,8	1,7	3,1	4,1	11,1
Руда	78,0	208,1	6,8	21,3	8,8	10,3	5,9	6,0
Каменный уголь	391,3	655,2	7,1	21,8	1,8	3,3	3,1	4,3
Нефть и нефтепродукты	70,8	400,4	23,7	96,6	33,5	24,1	10,7	6,5

\*Составлено по [3, 4, 11, 12].

\*\*Из грузооборота портов вычитается импорт, объем перевалки в малом и большом каботаже поделен на два, т. к. перевалка груза по этим видам перевозок в статистике учитывается дважды: в порту погрузки и порту выгрузки. Корректировка сделана для того, чтобы сравнить изменения объемов производства грузов с изменениями объемов их перевалки.

\*\*\*По лесным грузам кубические метры переведены в тонны.

Уменьшение объема перевалки нефти в объеме ее добычи в 1955–1972 гг. связано с тем, что география нефтедобычи и нефтепереработки в рассматриваемый период расширилась за счет континентальных районов. Транспортировка нефти и нефтепродуктов из этих районов осуществлялась по железной дороге и нефтепроводам. Район Каспийского моря продолжил уменьшать свой вклад, несмотря на увеличение объемов добычи «старых» месторождений района Баку и открытие новых в Туркмении и Казахстане, удельный вес его месторождений к началу 70-х гг. снизился до 13–17 % [12, 13].

В 1955 г. порты Каспийского бассейна переваливали почти в 2 раза больше нефти и нефтепродуктов, чем порты Черноморско-Азовского бассейна – 29 млн т и 15 млн т соответственно. Начиная с 1960 г. Черноморско-Азовский бассейн сравнялся с Каспийским по объему перевалки нефти и нефтепродуктов. В 1960 г. каждый из двух бассейнов переваливал около 33 млн т, в 1972 г. – около 54 млн т. Это связано с ростом перевалки экспортной нефти и изменившейся географией нефтедобычи. Самыми крупными портами перевалки нефти и нефтепродуктов Советского Союза были Новороссийск и Вентспилс.

Объем перевалки нефти и нефтепродуктов быстрее всего увеличивался в Балтийском бассейне: в 14 раз в 1972 г. по сравнению с 1960 г. и в 1950 раз по сравнению с 1955 или 1957 гг. (с 0,01 млн т до 19,5 млн т) [3, 4, 14, 15]. По объему перевалки нефти порты Балтийского бассейна уступали портам Черноморско-Азовского бассейна, по росту этого показателя – значительно опережали. В 1965 г. порты Балтийского и Черноморского бассейнов переваливали 10,5 млн т и 45,6 млн т, в 1970 г. – 18,2 млн т и 47,7 млн т, в 1975 г. – 25,6 млн т и 54,8 млн т соответственно [15–18]. Согласно проведенным расчетам, начиная с 1965 г. удельный вес перевалки экспортной нефти в Балтийском бассейне составлял от 95 до 99 %, в Черноморско-Азовском бассейне – от 82 до 88 % от всей переваливаемой в бассейне нефти.

Основными портами перевалки нефти на Балтийском море после расширения нефтяных терминалов и строительства нефтехранилищ в 1960–1965 гг. стали Вентспилс (Латвия) и Клайпеда (Литва). Эти порты специализировались на перевалке экспортной нефти и нефтепродуктов, которые следовали в порты Финляндии, Швеции, Норвегии, Дании, Западной и Восточной Германии, Голландии, Бельгии, Северной Франции, Исландии и Кубы. Экспортные грузопотоки нефти и нефтепродуктов были переориентированы на Клайпеду и Вентспилс с черноморских портов, т. к. расстояния перевозок из портов Балтийского моря до портов перечисленных стран значительно короче. В портах Черноморско-Азовского бассейна переваливали экспортную нефть, которая шла в порты южной Европы, Африки, Индии, США.

Вклад портов Дальневосточного бассейна в перевалку нефти и нефтепродуктов советскими портами был небольшим – от 4 до 6 %, хотя объем перевалки этих грузов увеличился в 4 раза – с 2 млн т в 1955 г. до 8 млн т в 1972 г. Нефть и нефтепродукты из крупных портов Дальневосточного бассейна – Владивостока и Находки – направлялись в более мелкие порты бассейна, а также на экспорт – в Японию, Вьетнам, на Кубу.

Удельный вес объема перевалки нефти и нефтепродуктов в портах Северного бассейна в 1955–1972 гг. не превышал 0,5 % от объема перевалки нефти всеми советскими портами. Это были нефть и нефтепродукты, которые из Архангельска и Мурманска направлялись в более мелкие порты бассейна. Нефть из месторождений Коми АССР перевозили по железной дороге.

С начала XX в. и до окончания Второй мировой войны объем перевалки каменного угля уступал объемам перевалки хлебных и лесных грузов. После Второй мировой войны и до 1957 г. каменный уголь был грузом «номер два» для советских портов и отставал только от нефти и нефтепродуктов (за исключением 1946 г.). В 1957 г. объем перевалки каменного угля стал меньше объема перевалки строительных материалов, а с 1970 г. – объема перевалки руды. Это соотношение сохранялось в дальнейшем весь советский период [3, 4, 14–18].

Относительно невысокий среднегодовой темп роста добычи угля в Советском Союзе в 1955–1972 гг. является следствием уменьшения использования каменного угля как основного вида топлива в пользу нефти. Среднегодовой темп роста добычи угля (3,1 %) – ниже, чем среднегодовой темп роста объема перевалки угля в морских портах (13,6 %) (см. табл. 6). Это объясняется увеличением объема перевалки экспортного угля в 8 раз: с 2 млн т в 1955 г. до 16 млн т в 1972 г. С 1967 г. объем перевалки экспортного угля стал больше 50 % всего объема перевалки каменного угля советскими портами. В то же время объемы перевалки угля в каботаже почти не изменились: 10,4 млн т в 1955 г. и 11 млн т в 1972 г.

Примерно половину каменного угля переваливал Черноморско-Азовский бассейн, четверть – Дальневосточный. Оставшуюся четверть делили между собой Балтийский и Северный бассейны в примерном соотношении – два к одному.

Объем перевалки руды, занимающий в структуре грузооборота советских портов от 9 до 12 %, увеличился за 1955–1972 гг. в 2,7 раза. Объем перевалки экспортной руды вырос значительно – более чем в 7 раз, в малом каботаже – почти в 2 раза. На порты Черноморско-Азовского бассейна приходилось от 80 до 90 % перевалки руды, т. к. к этому бассейну тяготели ее богатейшие месторождения – Криворожское, Керченское (железная руда) и Чиатурское (марганцевая руда). В порту Мурманск переваливали руду месторождений Кольского полуострова. Среднегодовые темпы роста объема перевалки и объема

производства руды в 1955–1972 гг. примерно равны – около 6 %. Удельный вес объема перевалки руды в объеме добычи увеличился с 8,8 до 10,3 % вследствие роста экспорта.

Увеличение грузооборота и по абсолютному значению (почти на 30 млн т), и по среднегодовому темпу роста (10 %) в 1955–1972 гг. продемонстрировали строительные материалы. Кроме того, в этот период увеличился удельный вес этого вида груза в грузообороте портов с 7,8 % в 1955 г. до 11,2 % в 1972 г. Это произошло вследствие расширения масштабов промышленного и жилищного строительства. Производство цемента за эти годы выросло в 4,6 раза, с 22,5 млн т в 1955 г. до 104,3 млн т в 1972 г. [12, 13]. Свыше 93 % строительных материалов порты переваливали в малом каботаже, примерно половине – в Черноморско-Азовском бассейне, к которому тяготели наиболее густонаселенные юго-западные районы Советского Союза с развитой промышленностью.

Самый высокий среднегодовой темп роста грузооборота в морских портах в 1955–1972 гг. продемонстрировали металлы – 11,1 %. Абсолютное увеличение грузооборота металлов составило 9,4 млн т, что в 9,5 раз меньше абсолютного увеличения грузооборота нефти и нефтепродуктов. В структуре грузооборота портов металлы занимали скромные 1,8 % в 1955 г. и 3,5 % в 1972 г., от 47 до 69 % их грузооборота порты переваливали на экспорт. Значительное превышение среднегодового темпа роста грузооборота металлов над среднегодовым темпом роста их производства возникло вследствие увеличения перевалки металлов на экспорт более чем в 6 раз (см. табл. 3).

Объем перевалки лесных грузов в советских портах увеличился почти в 2 раза в 1955–1972 гг., с 10,5 млн т до 19,3 млн т. Среднегодовой темп роста объема перевалки этих грузов минимальный в сравнении с другими грузами – 3,6 %, но гораздо выше, чем среднегодовой темп роста продукции лесной промышленности – 0,5 % (см. табл. 6). Структура грузооборота лесных грузов по видам перевозок значительно изменилась. В 1955 г. морские порты переваливали 79 % лесных грузов в малом каботаже и 18 % на экспорт. К 1972 г. это

соотношение постепенно менялось, и в 1972 г. порты переваливали 37 % лесных грузов в малом каботаже и 62 % на экспорт. В 1955–1972 гг. снижалась роль Северного бассейна, порты которого переваливали в 1955 г. 41,5 % лесных грузов, в 1972 г. – 25,3 %. В то же время повышалась роль Дальневосточного бассейна, в портах которого в 1955 г. переваливали 26 % этого вида груза, в 1972 г. – 52 %. Это объясняется, с одной стороны, перемещением лесозаготовок в Сибирь и на Дальний Восток, промышленным освоением богатейших лесных массивов, расположенных в бассейнах рек Обь, Иртыш, Ангара, Енисей, Амур, с другой стороны, стремлением сократить вырубку леса в европейской части СССР, чтобы обеспечить восстановление лесных ресурсов.

Объем перевалки хлебных грузов в 1955–1971 гг. составлял от 2 до 3,5 % от грузооборота портов, от 3,4 млн т в 1955 г. до 8,5 млн т в 1971 г. Объем перевалки хлебных грузов в малом каботаже менялся в диапазоне от 1 до 2 млн т. Отсутствие устойчивых изменений объема перевалки экспортных и импортных хлебных грузов в портах объясняется скачками урожайности хлебных культур в сельском хозяйстве СССР. Если год был урожайным, экспорт хлебных грузов увеличивался, импорт уменьшался, и наоборот. Именно в этот период начинается активная закупка зерна в Канаде, США и Австралии. С 1972 г. объем перевалки импортных хлебных грузов резко увеличивается – почти до 15 млн т. Таким образом, это единственный вид основных грузов морских портов, увеличение объема перевалки которого было достигнуто за счет увеличения импорта. В дальнейшем, до 90-х гг. XX в., морские порты СССР переваливали до 46 млн т импортных хлебных грузов в год вследствие низкой эффективности советского сельского хозяйства.

Несмотря на увеличение внешнеторгового оборота СССР в 1955–1972 гг., результаты анализа среднегодовых темпов роста свидетельствуют о том, что грузооборот морских портов увеличился медленнее объема перевозок грузов судами ММФ, железнодорожным, внутренним водным транспортом и объема перекачки нефти трубопроводным транспортом (табл. 7).

Таблица 7

Table 7

**Динамика объема грузовых перевозок железнодорожного, внутреннего водного, морского транспорта, грузооборота морских портов, перекачки нефти и нефтепродуктов (1955–1972 гг.)\***

**Dynamics of the volume of freight transportation by rail, inland waterway, sea transport, cargo turnover of seaports, pumping oil and oil products (1955-1972)**

Показатель	1955 г.	1972 г.	Среднегодовой темп роста, %
Объем перевозок грузов, млн т:			
– железнодорожного транспорта	1 267,0	31 715,1	20,9
– внутреннего водного транспорта	126,5	395,7	6,9
– на судах ММФ	57,7**	178,1	7,3

Окончание таблицы 7

Ending of table 7

Показатель	1955 г.	1972 г.	Среднегодовой темп роста, %
Грузооборот морских портов, млн т	106,7	324,7	6,8
Перекачка нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом, млн т	51,7	388,5	12,6

\*Составлено по [3, 4, 12, 19–21].

\*\*1956 г.

Можно сделать вывод о более динамичном развитии транспортного флота ММФ, железнодорожного, трубопроводного и внутреннего водного транспорта в сравнении с морскими портами. Максимальный среднегодовой темп роста за 1956–1972 гг. (20,9 %) был у объема перевозок грузов железнодорожным транспортом. Несколько медленнее (в среднем на 12,9 % в год) увеличивался объем перекачки нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом. Советский Союз активно строил магистральные нефтепроводы, их протяженность на территории СССР за 1955–1972 гг. увеличилась в 4 раза, себестоимость перекачки нефти и нефтепродуктов стала ниже себестоимости их перевозки железнодорожным транспортом в 3 раза [12, 22]. Протяженность магистральных нефтепроводов СССР в 1972 г. была ниже протяженности магистральных нефтепроводов США в 1961 г. в 5,7 раза [1].

#### Выводы

1. В 1972 г. объем грузооборота советских портов увеличился в 3 раза по сравнению с 1955 г., среднегодовой темп роста этого показателя составил 6,8 %. Советские порты сократили отставание от портов США: в 1955 г. их грузооборот был меньше грузооборота американских портов в 5,4 раза, в 1972 г. – в 2,9 раза.

2. Среднегодовой темп роста перевалки внешнеторговых грузов в советских портах (12,8 %) был больше аналогичного показателя за период 1938–1958 гг. в 2,7 раза и больше показателя среднегодового роста всего внешнеторгового грузооборота страны (10,3 %) в 1958–1972 гг., т. к. география международных торговых связей Советского Союза расширялась на другие континенты.

3. Максимальный вклад в увеличение грузооборота морских портов Советского Союза в 1972 г. (по

сравнению с 1955 г.) был получен за счет роста перевалки экспортных грузов – почти на 110 млн т, в 20 раз увеличился объем переваливаемой на экспорт нефти.

4. Среднегодовые темпы роста объема перевозок грузов транспортным флотом ММФ, железнодорожным, внутренним водным транспортом, перекачки нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом в 1955–1972 гг. были выше среднегодового темпа роста грузооборота морских портов. Максимальный среднегодовой темп роста (20,9 %) был у объема перевозок грузов железнодорожным транспортом. Несколько медленнее (в среднем на 12,9 % в год) увеличивался объем перекачки нефти и нефтепродуктов по трубопроводам.

5. Среднегодовой темп роста грузооборота советских портов, расположенных на территориях, присоединенных к СССР по итогам Второй мировой войны (11,8 %), был почти в 2 раза выше грузооборота всех портов СССР. С расширением международной торговли значение этих портов для экономики СССР возросло, т. к. они расположены ближе остальных советских портов к европейским торговым путям, удельный вес их грузооборота увеличился в 2 раза: с 9 до 18 %.

6. Среднегодовые темпы роста объемов перевалки основных видов грузов (хлебных, лесных, металлов, руды, каменного угля) были выше среднегодовых темпов роста объемов их производства вследствие расширения международной торговли. Среднегодовой темп роста добычи нефти в 1955–1972 гг. был выше среднегодового темпа роста объема перевалки нефти в морских портах из-за изменения географии нефтедобычи и роста объема перекачки нефти и нефтепродуктов по трубопроводам.

#### Список источников

1. Материалы межведомственного совещания о комплексном развитии транспортной сети СССР на период генеральной перспективы 2–4 августа 1961 г. / Госэкономсовет СССР // РГАЭ. Ф. 7. Оп. 3. Д. 298. Л. 533.  
2. Проект «Исторические материалы». URL: <https://www.istmat.info> (дата обращения: 20.03.2023).  
3. Морской флот в 1940, 1946–1955 гг.: стат. справ. / Министерство морского флота СССР, Планово-эконо-

мическое управление. М.: Мор. трансп., 1958. Ч. II. 322 с.  
4. Грузооборот морских портов и междупортный обмен грузов за 1972 г. / Министерство морского флота СССР. М.: Планово-экон. упр. ММФ, 1973. 382 с.  
5. Внешняя торговля СССР за 1955–1958 гг.: стат. справ. М.: Внешторгиздат, 1959. 435 р.

6. Внешняя торговля СССР за 1972 г.: стат. обзор / Министерство внешней торговли СССР, Планово-экономическое управление. М.: Междунар. отношения, 1973. 317 с.

7. Морской транспорт в 1939 г.: стат. сведения / Народный комиссариат морского флота СССР. М.: Мор. трансп., 1940. 411 с.

8. Статистический отчет ММФ по основным показателям работы морского транспорта за 1958–1965 гг. / Министерство морского флота СССР, Планово-экономическое управление, 1966 // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 8679. Л. 7.

9. Statistical abstract for the United Kingdom in each of the last fifteen year no. 72 from 1913 to 1927-1929. Great Britain, London: Central statistical office, 1930. 323 p.

10. Ляхницкий В. Е. Нью-Йорк как порт внутреннего и внешнего судоходства: отдельный оттиск из 59-го вып. тр. Междудевомств. комиссии для составления плана работ по улучшению и развитию водных сообщений Империи. Петроград: тип. Министерства путей сообщения (т-во «И. Н. Кушнерев и К»), 1915. 71 с.

11. Экономическая жизнь СССР. Хроника событий и фактов 1917–1959. М.: Совет. энцикл., 1961. 780 с.

12. Народное хозяйство СССР в 1972 г.: стат. ежегодник / Центральное статистическое управление при Совете Министров СССР. М.: Статистика, 1973. 824 с.

13. Народное хозяйство СССР в 1959 г.: стат. ежегодник / Центральное статистическое управление при Совете Министров СССР. М.: Госстатиздат ЦСУ СССР, 1960. 478 с.

14. Грузооборот морских портов и междупортовый обмен грузов за 1957 г.: материалы по статистике морского

флота. Вып. 10 / Министерство морского флота СССР, Планово-экономическое управление // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 8634. Л. 201.

15. Грузооборот морских портов и междупортовый обмен грузов за 1963 г.: материалы по статистике морского флота. Вып. 2 / Министерство морского флота СССР, Планово-экономическое управление // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 8665. Л. 221.

16. Грузооборот морских портов и междупортовый обмен грузов за 1965 г. / Министерство морского флота СССР. М.: Планово-экон. упр. ММФ, 1966. 405 с.

17. Грузооборот морских портов и междупортовый обмен грузов за 1970 г. / Министерство морского флота СССР. М.: Планово-экон. упр. ММФ, 1971. 375 с.

18. Грузооборот морских портов и междупортовый обмен грузов за 1975 г. / Министерство морского флота СССР. М.: Планово-экон. упр. ММФ, 1976. 444 с.

19. Перевозки грузов на железнодорожном транспорте в 1955 г.: материалы по статистике железнодорожного транспорта. М.: Упр. стат. учета и отчетности, 1956. Вып. 307. 488 с.

20. Перевозки грузов и пассажиров на судах ММФ за 1972 г. / Министерство морского флота СССР. М.: Планово-экон. упр. ММФ, 1973. 343 с.

21. Морской транспорт в 1956–1958 гг. / Министерство морского флота СССР. М.: Мор. трансп., 1960. Ч. 1. 497 с.

22. Справки и заключения Госэкономсовета СССР в ЦК КПСС и СовМин СССР по общеэкономическим вопросам, 1959 г. // РГАЭ. Ф. 7. Оп. 3. Д. 4. Л. 97.

## References

1. Materialy mezhdudevomstvennogo soveshchaniia o kompleksnom razvitiu transportnoi seti SSSR na period general'noi perspektivy 2–4 avgusta 1961 g. [Materials of interdepartmental meeting on integrated development of transport network of the USSR during general perspective on August 2–4, 1961]. *Gosekonomsovet SSSR. Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 7, op. 3, d. 298, l. 533.

2. *Proekt «Istoricheskie materialy»* [Project “Historical Materials”]. Available at: <https://www.istmat.info> (accessed: 20.03.2023).

3. *Morskoi flot v 1940, 1946–1955 gg.: statisticheskii spravochnik* [Navy in 1940, 1946–1955: statistical handbook]. Ministerstvo morskogo flota SSSR, Planovoe-ekonomicheskoe upravlenie. Moscow, Morskoi transport Publ., 1958. Part II. 322 p.

4. *Gruzooborot morskikh portov i mezhduportovyi obmen gruzov za 1972 g.* [Cargo turnover of seaports and interport cargo exchange for 1972]. Ministerstvo morskogo flota SSSR. Moscow, Planovoe-ekonomicheskoe upravlenie MМF, 1973. 382 p.

5. *Vneshniaia torgovlia SSSR za 1955–1958 gg.: statisticheskii spravochnik* [Foreign trade of USSR for 1955–1958: statistical reference book]. Moscow, Vneshtorgizdat, 1959. 435 p.

6. *Vneshniaia torgovlia SSSR za 1972 g.: statisticheskii obzor* [Foreign trade of the USSR in 1972: statistical review]. Ministerstvo vneshnei torgovli SSSR, Planovoe-ekonomicheskoe upravlenie. Moscow, Mezhdunarodnye otnosheniia Publ., 1973. 317 p.

7. *Morskoi transport v 1939 g.: statisticheskie svedeniia* [Maritime transport in 1939 (statistical information)]. Narodnyi

komissariat morskogo flota SSSR. Moscow, Morskoi transport Publ., 1940. 411 p.

8. *Statisticheskii otchet MMF po osnovnym pokazateliam raboty morskogo transporta za 1958–1965 gg.* [Statistical report of IMF by main indicators of maritime transport operation for 1958–1965]. Ministerstvo morskogo flota SSSR, Planovoe-ekonomicheskoe upravlenie, 1966. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 3, d. 8679, l. 7.

9. *Statistical abstract for the United Kingdom in each of the last fifteen year no. 72 from 1913 to 1927-1929*. Great Britain, London, Central statistical office, 1930. 323 p.

10. *Liakhnitskii V. E. N'iu-lork kak port vnutrennego i vneshnego sudokhodstva: otdel'nyi ottisk iz 59-go vypuska trudov Mezhdudevomstvennoi komissii dlia sostavleniia plana rabot po uluchsheniui i razvitiuu vodianykh soobshchenii Imperii* [New York as port of internal and external navigation: separate print from 59th issue of proceedings of Interdepartmental Commission for drawing up plan of improving and developing Empire's water communications]. Petrograd, tipografiia Ministerstva putei soobshcheniia (tovarishchestvo «I. N. Kushnerev i K»), 1915. 71 p.

11. *Ekonomicheskaiia zhizn' SSSR. Khronika sobytii i faktov 1917–1959* [Economic life of the USSR. Chronicle of events and facts 1917–1959]. Moscow, Sovetskaia entsiklopediia Publ., 1961. 780 p.

12. *Narodnoe khoziaistvo SSSR v 1972 g.: statisticheskii ezhegodnik* [National economy of the USSR in 1972: statistical yearbook]. Tsentral'noe statisticheskoe upravlenie pri Sovete Ministrov SSSR. Moscow, Statistika Publ., 1973. 824 p.

13. *Narodnoe khoziaistvo SSSR v 1959 g.: statisticheskii ezhegodnik* [National economy of the USSR in 1959: statis-

tical yearbook]. Tsentral'noe statisticheskoe upravlenie pri Sovete Ministrov SSSR. Moscow, Gosstatizdat TsSU SSSR, 1960. 478 p.

14. Gruzooborot morskikh portov i mezhduportovyi obmen gruzov za 1957 g. [Cargo turnover of seaports and interport cargo exchange for 1957]. *Materialy po statistike morskogo flota*. Iss. 10. Ministerstvo morskogo flota SSSR, Planovo-ekonomicheskoe upravlenie. Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki, f. 8045, op. 3, d. 8634, l. 201.

15. Gruzooborot morskikh portov i mezhduportovyi obmen gruzov za 1963 g. [Cargo turnover of seaports and interport cargo exchange for 1963]. *Materialy po statistike morskogo flota*. Iss. 2. Ministerstvo morskogo flota SSSR, Planovo-ekonomicheskoe upravlenie. Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki, f. 8045, op. 3, d. 8665, l. 221.

16. *Gruzooborot morskikh portov i mezhduportovyi obmen gruzov za 1965 g.* [Cargo turnover of seaports and interport cargo exchange for 1965]. Ministerstvo morskogo flota SSSR. Moscow, Planovo-ekonomicheskoe upravlenie MMF, 1966. 405 p.

17. *Gruzooborot morskikh portov i mezhduportovyi obmen gruzov za 1970 g.* [Cargo turnover of seaports and interport cargo exchange for 1970]. Ministerstvo morskogo flota SSSR. Moscow, Planovo-ekonomicheskoe upravlenie MMF, 1971. 375 p.

18. *Gruzooborot morskikh portov i mezhduportovyi obmen gruzov za 1975 g.* [Cargo turnover of seaports and interport cargo exchange for 1975]. Ministerstvo morskogo flota SSSR. Moscow, Planovo-ekonomicheskoe upravlenie MMF, 1976. 444 p.

19. *Perevozki gruzov na zheleznodorozhnom transporte v 1955 g.: materialy po statistike zheleznodorozhnogo transporta* [Transportation of goods by rail transport in 1955: materials on statistics of rail transport]. Moscow, Upravlenie statisticheskogo ucheta i otchetnosti, 1956. Iss. 307. 488 p.

20. *Perevozki gruzov i passazhirov na sudakh MMF za 1972 g.* [Transportation of goods and passengers on MMF ships for 1972]. Ministerstvo morskogo flota SSSR. Moscow, Planovo-ekonomicheskoe upravlenie MMF, 1973. 343 p.

21. *Morskoi transport v 1956–1958 gg.* [Maritime transport in 1956-1958]. Ministerstvo morskogo flota SSSR. Moscow, Morskoi transport Publ., 1960. Part 1. 497 p.

22. *Spravki i zakliucheniia Gosekonomsoвета SSSR v TsK KPSS i SovMin SSSR po obshcheekonomicheskim voprosam, 1959 g.* [References and conclusions of the State Economic Council of the USSR in the Central Committee of the CPSU and the Council of Ministers of the USSR on general economic issues, 1959]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 7, op. 3, d. 4, l. 97.

Статья поступила в редакцию 29.03.2023; одобрена после рецензирования 25.04.2023; принята к публикации 06.06.2023  
The article was submitted 29.03.2023; approved after reviewing 25.04.2023; accepted for publication 06.06.2023

### Информация об авторе / Information about the author

**Марина Владиславовна Сабайдаш** — кандидат экономических наук, доцент; доцент кафедры коммерческой эксплуатации водного транспорта; Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова; [sabaydashmar@rambler.ru](mailto:sabaydashmar@rambler.ru)

**Marina V. Sabaydash** — Candidate of Economic Sciences, Assistant Professor; Assistant Professor of the Department of Commercial Operation of Water Transport; Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping; [sabaydashmar@rambler.ru](mailto:sabaydashmar@rambler.ru)

