

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И ПРАКТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ЛОГИСТИКИ И УПРАВЛЕНИЯ ЦЕПЯМИ ПОСТАВОК

DOI: 10.24143/2073-5537-2020-4-83-97
УДК 338.012;338.1

РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ В ГОДЫ ПЕРВЫХ ПЯТИЛЕТОК И ИХ РОЛЬ В ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ СССР (1928–1940 ГГ.)

М. В. Сабайдаш

*Государственный университет морского и речного флота
им. адмирала С. О. Макарова, Санкт-Петербург, Российская Федерация*

Выявлены основные закономерности экономического развития морских торговых портов СССР, их роль в индустриализации страны. Впервые проведен сравнительный анализ динамики их грузооборота с аналогичными показателями портов Великобритании, Германии, Италии, Нидерландов, США, Франции. Исследованы темпы роста грузооборота портов в сравнении с темпами роста промышленного производства, объемом перевозок железнодорожного и внутреннего водного транспорта. Изучены изменения основных грузопотоков, связанные с индустриализацией экономики, во всех морских бассейнах СССР. Исследована динамика перевалки грузов по видам перевозок. Выявлен рост перевалки каботажных грузов на фоне значительного снижения перевалки экспортно-импортных грузов вследствие политики опоры на собственные силы. Изучена структура внешнеторговых грузов, выявлено значительное превышение экспорта над импортом. Отмечено, что высокие темпы роста грузооборота советских портов были обусловлены увеличением объема перевалки нефтяных грузов в портах Каспийского моря. Рассчитаны средний возраст и дедейт советских судов в 1939 г., проведено сравнение с аналогичными среднемировыми показателями и показателями предыдущих лет. Определено, каким образом технические характеристики порта и недостаток финансирования влияли на эти показатели. Инвестиции в морские порты были в сотни раз меньше инвестиций в тяжелую промышленность и железнодорожный транспорт и в десятки раз – во внутренний водный, т. к. морские порты не были приоритетными объектами в программе индустриализации экономики. В результате имели место невыполнение планов, простои судов в портах, низкая производительность труда. Выявлено, что деятельность морских торговых портов в годы первых пятилеток не приносила прибыли. Исследованы особенности государственной системы управления морскими портами в годы первых пятилеток.

Ключевые слова: дедейт, морской торговый порт, грузооборот, индустриализация, нефтяные грузы, малый каботаж, большой каботаж, экспорт, импорт.

Для цитирования: *Сабайдаш М. В.* Ретроспективный анализ деятельности морских торговых портов в годы первых пятилеток и их роль в индустриализации экономики СССР (1928–1940 гг.) // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2020. № 4. С. 83–97. DOI: 10.24143/2073-5537-2020-4-83-97.

Введение

Периоды ускоренного развития экономики в разных странах, источники этого развития, точки роста, сравнение результатов экономических рывков в странах с командной экономикой с экономическими результатами равномерно развивающихся стран с рыночной экономикой представляют большой научный интерес. Подробное научное исследование экономического развития советских морских торговых портов в период индустриализации возможно выполнить только в современных условиях, т. к. сравнительно недавно появилась возможность использования статистической информации, содержащей показатели европейских портов и портов США за рассматриваемый период.

Целью настоящего исследования является выявление закономерностей экономического развития морских торговых портов СССР в годы первых пятилеток.

Информационной основой исследования послужили материалы по отраслевой статистике морского и других видов транспорта, статистике внешней торговли СССР; отчеты Народного комиссариата финансов СССР об исполнении единого государственного бюджета СССР; итоги выполнения первого и второго пятилетних планов народного хозяйства Союза ССР; никогда ранее не использованные применительно к исследованию морских портов статистические отчеты Германии (Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich), Великобритании (Annual abstracts of statistics), Нидерландов (Jaarstatistiek van den in-, uit- en doorvoer over), Франции (Annuaire statistique. Statistique generale de la France), Италии (Annuario Statistico Italiano), Соединенных Штатов Америки (Statistical abstract of the United States).

Сравнение грузооборота советских портов с грузооборотом портов стран Европы и США

В 1928 г., когда началось выполнение первого пятилетнего плана, грузооборот морских торговых портов составлял 25,5 млн т. В 1938 г.¹ он увеличился в 2,6 раза, до 67 млн т, и превысил грузооборот портов Германии, Франции и Италии, но значительно отставал от грузооборота портов Великобритании и США (табл. 1).

Таблица 1

Грузооборот портов СССР, некоторых стран Европы и США (1913–1938 гг.) *

Год	1913	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Страна												
СССР**, млн т	44,4	25,5	31,6	45,7	49,7	48,6	47,4	59,3	62,9	65,5	63,4	67,0
Крупнейшие порты Германии, млн т	22,5	43,1	47,5	43,4	37,2	33,5	36,6	42,3	43,8	51,9	55,4	56,2
Франция, млн т	47,0	49,8	52,3	55,0	50,4	45,1	47,6	48,9	49,6	51,7	55,6	51,2
Италия, млн т	31,9	36,8	38,1	37,0	33,4	31,1	33,6	39,8	41,7	37,3	44,4	44,1
Амстердам и Роттердам, млн т	Нет данных	74,4	70,7	71,6	58,0	43,0	47,0	55,5	56,5	65,8	83,1	83,4
Великобритания, млн т	143,4	169,7	179,1	178,2	166,6	163,5	166,5	172,0	175,7	180,9	190,2	184,5
США, млн т	Нет данных	341,3	324,2	275,9	225,7	253,6	263,6	271,0	308,2	358,8	332,3	360,5

* Составлено по [2–13].

** 1913 г. Российская империя в границах СССР.

Средний ежегодный темп роста грузооборота советских портов на 10,2 % значительно превысил аналогичный показатель всех иностранных портов в данном исследовании (табл. 2).

Таблица 2

Динамика грузооборота морских торговых портов СССР, стран Европы и США

Страна	Изменение грузооборота			
	1913–1938 гг.		1928–1938 гг.	
	Абсолютное, млн т	Среднегодовой темп роста, %	Абсолютное, млн т	Среднегодовой темп роста, %
СССР	22,6	1,7	41,6	10,2
Крупнейшие порты Германии	33,7	3,7	13,1	2,7
Франция	4,2	0,3	1,4	0,3
Италия	12,3	1,3	7,3	1,8
Амстердам и Роттердам	н/д	н/д	9,1	1,2
Великобритания	41,1	1,0	14,8	0,8
США	Нет данных		19,1	0,5

¹ Информация о грузообороте морских портов СССР в 1939 г. в научном обороте отсутствует. Грузооборот советских портов в малом каботаже в 1940 г. составил 60,4 млн т [1]. Если допустить, что грузооборот в большом каботаже, экспорте и импорте остался на уровне 1938 г., то грузооборот портов в 1940 г. был равен приблизительно 70–71 млн т. Для международных сравнений логично завершить рассматриваемый период 1938 годом, т. к. он был последним мирным годом перед Второй мировой войной.

Абсолютное увеличение грузооборота советских портов в 1938 г. по сравнению с 1928 г. равно суммарному росту грузооборота портов США, Великобритании и Нидерландов.

В 1930 г. грузооборот советских портов превысил аналогичный показатель портов Российской империи 1913 г. В Великобритании, Франции, Италии и Германии превышение доведенного грузооборота портов произошло в 1922–1926 гг. Падение грузооборота отечественных портов вследствие войн и революций, в сравнении с европейскими портами, было самым значительным – в 1921 г. он составлял 16 % от уровня 1913 г. [14]. В данном случае высокий ежегодный рост в 10,2 % иллюстрирует эффект низкой базы. Следует сравнить грузооборот советских портов в 1938 г. с аналогичным показателем 1913 г. и с увеличением грузооборота портов стран Европы и США за этот период. Показатель грузооборота советских портов в 1938 г. выше аналогичного показателя 1913 г. всего в 1,5 раза, среднегодовой темп роста – 1,7 %. Значение этого показателя выше, чем у портов Франции, Италии и Великобритании, и ниже, чем у портов Германии (табл. 2).

В 1910–1913 гг. показатели грузооборота портов Российской империи были больше показателей грузооборота Лондонского порта в 2,3 раза, а порта Нью-Йорк – в 1,8 раза [15]. В 1928 г. грузооборот всех советских портов составлял 75 % от грузооборота Лондона и 37 % от грузооборота Нью-Йорка. Рост показателей грузооборота советских портов в годы первых пятилеток и мировой экономической кризис привели к тому, что в 1938 г. советские порты приблизились к соотношению 1913 г., но не превысили его. Показатели грузооборота советских портов стали выше показателей грузооборота порта Лондон в 1,7 раза, Нью-Йорка – в 1,2 раза. Таким образом, результат соотношения грузооборота советских портов и грузооборота ведущих мировых портов в 1938 г. был ниже аналогичного показателя 1913 г.

Анализ динамики грузооборота по бассейнам, портам, видам плавания и грузам

Рост показателей грузооборота портов СССР в 1938 г. относительно 1913 г. был разным по бассейнам, портам, видам плавания и видам грузов.

Максимальный абсолютный рост этого показателя продемонстрировали порты Каспийского моря: на 18,4 млн т, что составило 81,3 % от роста грузооборота всех портов. В остальных бассейнах увеличение грузооборота было не столь значительным: 2 млн т – в Тихоокеанском бассейне; 3,4 млн т – в Азовско-Черноморском; 4 млн т – в Белом, Баренцевом морях и Северном Ледовитом океане (СЛО). В Балтийском бассейне у СССР остался один большой порт – Ленинград, его грузооборот уменьшился на 5 млн т и в 1938 г. составил всего 31 % от грузооборота 1913 г. (табл. 3).

Таблица 3

Динамика грузооборота крупнейших морских торговых портов и бассейнов Российской империи и СССР (1913–1938 гг.)*

Порт \ Год	1913	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Архангельск, млн т	1,3	1,2	1,5	2,0	Нет данных	1,5	1,7	1,9	2,3	Нет данных	Нет данных	2,0
Мурманск, млн т	0,0	0,3	0,5	0,5	Нет данных	0,8	0,8	1,2	1,4	Нет данных	Нет данных	1,4
Прочие порты, млн т	0,6	0,6	0,7	1,0	Нет данных	1,1	1,0	1,2	1,4	Нет данных	Нет данных	2,4
Всего по бассейну Белого моря и СЛО, млн т	1,9	2,1	2,7	3,6	3,0	3,4	3,6	4,3	5,1	Нет данных	Нет данных	5,9
Ленинград, млн т	7,3	1,8	2,9	4,5	Нет данных	4,1	4,2	4,4	4,3	Нет данных	Нет данных	2,3
Прочие порты, млн т	0,1	0,0	0,1	0,1	Нет данных	0,1	0,0	0,0	0,0	Нет данных	Нет данных	0,0
Всего по бассейну Балтийского моря, млн т	7,4	1,8	3,0	4,6	4,4	4,2	4,2	4,5	4,3	Нет данных	Нет данных	2,3
Одесса, млн т	4,2	0,9	1,3	2,6	Нет данных	2,5	2,6	3,3	3,8	Нет данных	Нет данных	5,3
Николаев, млн т	2,1	0,3	0,5	1,7	Нет данных	1,1	1,3	1,5	1,6	Нет данных	Нет данных	1,0

Порт \ Год	1913	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Херсон, млн т	1,1	0,1	0,2	0,5	Нет данных	0,4	0,5	0,5	0,7	Нет данных	Нет данных	0,8
Феодосия, млн т	0,4	0,0	0,2	0,4	Нет данных	0,4	0,7	0,7	0,8	Нет данных	Нет данных	0,6
Керчь, млн т	1,9	0,6	1,3	2,0	Нет данных	0,5	0,5	0,6	0,7	Нет данных	Нет данных	0,7
Мариуполь, млн т	1,6	0,1	0,1	0,1	Нет данных	2,0	1,9	2,3	2,6	Нет данных	Нет данных	1,9
Новороссийск, млн т	1,9	1,7	1,8	2,6	Нет данных	2,3	2,1	2,2	2,3	Нет данных	Нет данных	2,5
Поти, млн т	1,1	0,5	1,0	0,9	Нет данных	0,7	0,9	1,1	1,2	Нет данных	Нет данных	1,9
Батум, млн т	1,5	2,3	2,9	3,5	Нет данных	4,6	4,6	5,0	5,1	Нет данных	Нет данных	4,7
Прочие порты, млн т	4,5	0,7	1,5	3,7	Нет данных	4,0	3,1	3,3	3,7	Нет данных	Нет данных	4,2
Всего по бассейну Черного и Азовского морей, млн т	20,3	7,1	10,7	18,1	20,5	18,7	18,1	20,4	22,4	Нет данных	Нет данных	23,6
Владивосток, млн т	1,3	2,4	2,1	2,4	Нет данных	1,8	1,5	2,3	2,0	Нет данных	Нет данных	1,5
Прочие порты, млн т	0,6	0,5	0,4	0,6	Нет данных	1,3	0,9	1,2	1,6	Нет данных	Нет данных	2,4
Всего по Тихоокеанскому бассейну, млн т	1,9	2,9	2,5	3,0	3,7	3,1	2,4	3,5	3,6	Нет данных	Нет данных	3,9
Баку, млн т	5,6	4,4	5,0	5,6	Нет данных	6,7	8,9	12,3	12,7	Нет данных	Нет данных	14,5
Махачкала, млн т	0,6	1,3	1,2	2,3	Нет данных	2,5	2,5	5,4	5,8	Нет данных	Нет данных	5,9
Красноводск, млн т	0,6	0,8	1,0	1,5	Нет данных	1,5	1,3	1,7	1,7	Нет данных	Нет данных	2,9
Астрахань, млн т	5,5	4,6	4,9	6,4	Нет данных	7,2	5,8	6,9	6,9	Нет данных	Нет данных	7,7
Прочие порты, млн т	0,6	0,5	0,6	0,6	Нет данных	1,3	0,5	0,3	0,4	Нет данных	Нет данных	0,4
Всего по бассейну Каспийского моря, млн т	12,9	11,6	12,7	16,4	18,2	19,2	19,1	26,5	27,4	Нет данных	Нет данных	31,3
Всего по портам, млн т	44,4	25,5	31,6	45,7	49,7	48,6	47,4	59,3	62,9	65,5	63,4	67,0

* Составлено по [2–7].

В 1928–1938 гг. отмечены два значительных скачка роста показателей грузооборота советских портов. Первый – в 1930 г. на 14 млн т, на 45 % относительно 1929 г.; второй – в 1934 г. на 12 млн т, на 24 % относительно 1933 г. (табл. 3). Увеличение грузооборота в 1930 г. произошло вследствие роста перевалки зерна, нефтепродуктов и лесных грузов. Показатели грузооборота зерна выросли на 5,2 млн т, экспортного – на 4,6 млн т, в малом каботаже – на 0,6 млн т. Зерно шло на экспорт через порты Азовского и Черного морей и через Ленинград. Кроме зерна, увеличилась перевалка нефтепродуктов в портах Каспийского моря в малом каботаже на 3,5 млн т и их экспортный грузопоток – на 1 млн т через порты Черного моря. Значительно выросла перевалка лесных грузов – на 1,4 млн т, которые в основном шли на экспорт – 1,4 млн т через Ленинград и Архангельск (табл. 3, 4). Увеличение экспортного грузопотока послужило финансовым обеспечением импортного грузопотока.

В 1934 г. относительно 1933 г. грузооборот портов увеличился на 12 млн т, в основном за счет роста перевалки нефтепродуктов в малом каботаже – на 9 млн т (табл. 4).

По сравнению с 1928 г. объем перевалки нефтяных грузов в 1938 г. увеличился значительно больше перевалки всех остальных грузов – на 25,7 млн т (табл. 4). Нефтяные грузы занимали первое место и составляли около 70 % в малом каботаже и 50–60 % по всем видам плавания.

По сравнению с 1913 г. объем перевалки нефти и нефтепродуктов в 1938 г. увеличился более чем в 3 раза – с 12 млн т [16] до 39,4 млн т, на 26,6 млн т (табл. 4). Абсолютный рост гру-

зоооборота портов за этот период составил 22,6 млн т. Таким образом, увеличение грузооборота произошло за счет нефтяных грузов, перевалка остальных грузов в 1938 г. уменьшилась примерно на 4 млн т относительно 1913 г.

Таблица 4

Грузооборот портов СССР по видам грузов и видам плавания*

Грузы	Вид плавания	Годы									Изменение, млн т
		1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1938	
Хлебные, млн т	Малый каботаж	0,62	0,81	1,44	1,59	1,49	1,70	1,98	1,76	2,67	2,05
	Большой каботаж	0,00	0,00	0,03	0,01	0,02	0,23	0,71	0,51	0,03	0,03
	Экспорт	1,07	0,94	5,58	6,05	2,43	2,07	1,26	1,77	2,21	1,14
	Импорт	0,23	0,05	0,02	0,00	0,00	0,02	0,08	0,07	0,17	-0,06
	Всего	1,92	1,80	7,07	7,65	3,94	4,03	4,03	4,10	5,08	3,16
Лесные, млн т	Малый каботаж	0,39	0,71	1,08	0,90	1,33	1,34	1,84	2,01	2,54	2,15
	Большой каботаж	0,00	0,01	0,01	0,00	0,02	0,01	0,00	0,00	0,03	0,03
	Экспорт	3,17	4,62	6,03	5,20	5,15	5,69	5,85	6,08	3,17	0,00
	Импорт	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01
	Всего	3,57	5,35	7,12	6,11	6,50	7,03	7,70	8,09	5,76	2,18
Каменный уголь, млн т	Малый каботаж	0,28	0,56	0,92	1,12	1,29	1,42	1,72	2,54	2,61	2,34
	Большой каботаж	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Экспорт	0,40	1,18	1,53	1,48	1,55	1,67	2,15	2,19	0,39	-0,01
	Импорт	0,05	0,06	0,07	0,03	0,06	0,00	0,01	0,00	0,00	-0,05
	Всего	0,73	1,80	2,54	2,62	2,90	3,09	3,88	4,73	3,00	2,27
Нефтяные, млн т	Малый каботаж	10,68	11,89	15,49	17,76	19,57	19,88	28,69	30,46	37,98	27,30
	Большой каботаж	0,08	0,04	0,13	0,25	0,37	0,45	0,79	0,79	0,10	0,02
	Экспорт	2,92	3,76	4,62	4,90	5,67	4,53	3,81	3,05	1,22	-1,71
	Импорт	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,12	0,12
	Всего	13,69	15,69	20,26	22,91	25,61	24,87	33,29	34,30	39,42	25,73
Руда, млн т	Большой каботаж	0,00	0,00	0,03	0,02	0,03	0,03	0,04	0,00	0,02	0,02
	Экспорт	0,51	1,09	0,89	1,11	0,71	0,99	1,07	0,88	0,44	-0,07
	Импорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Всего	0,51	1,09	0,93	1,13	0,75	1,03	1,11	0,88	0,46	-0,05
Соль, млн т	Малый каботаж	0,33	0,38	0,60	0,05	0,18	0,51	0,56	0,70	0,70	0,37
	Большой каботаж	0,00	0,01	0,10	0,12	0,01	0,14	0,19	0,15	0,06	0,06
	Экспорт	0,05	0,04	0,04	0,00	0,00	0,11	0,07	0,08	0,15	0,10
	Импорт	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,01	0,01	0,01
	Всего	0,37	0,44	0,74	0,17	0,20	0,76	0,85	0,95	0,92	0,54
Строительные материалы, млн т	Малый каботаж	0,38	0,51	0,87	0,64	0,56	0,49	0,71	1,23	1,76	1,38
	Большой каботаж	0,18	0,22	0,20	0,15	0,27	0,15	0,28	0,16	0,03	-0,15
	Экспорт	0,09	0,12	0,11	0,06	0,06	0,15	0,15	0,21	0,03	-0,05
	Импорт	0,01	0,01	0,03	0,00	0,00	0,01	0,00	0,19	0,01	-0,01
	Всего	0,65	0,86	1,21	0,86	0,88	0,79	1,14	1,80	1,82	1,17
Прочие, млн т	Малый каботаж	1,61	1,87	2,70	4,04	4,27	3,27	4,12	5,45	8,41	6,80
	Большой каботаж	0,18	0,32	0,11	0,11	0,11	0,20	0,66	0,20	0,04	-0,13
	Экспорт	1,13	1,18	1,45	1,85	1,60	1,51	1,77	1,62	1,36	0,23
	Импорт	1,09	1,20	1,72	2,24	1,90	0,81	0,70	0,78	0,75	-0,34
	Всего	4,01	4,57	5,99	8,24	7,87	5,79	7,25	8,05	10,57	6,56
Все грузы, млн т	Малый каботаж	14,28	16,72	23,11	26,11	28,68	28,61	39,62	44,16	56,67	42,39
	Большой каботаж	0,44	0,60	0,64	0,67	0,84	1,22	2,69	1,81	0,32	-0,12
	Экспорт	9,34	12,94	20,25	20,66	17,17	16,73	16,13	15,87	8,97	-0,37
	Импорт	1,39	1,34	1,86	2,27	1,96	0,84	0,82	1,06	1,07	-0,32
	Всего	25,45	31,60	45,86	49,70	48,65	47,39	59,25	62,90	67,03	41,58
Удельный вес малого каботажного и экспортного в грузообороте портов, %		93	94	95	94	94	96	94	95	98	-

* Составлено по [2-7].

Основными нефтедобывающими районами СССР были районы Баку и Грозного, индустриализация экономики повлекла за собой увеличение добычи нефти. Именно поэтому доля грузооборота портов Каспийского бассейна была самой большой в грузообороте портов всех бассейнов СССР – 36–47 % в рассматриваемом периоде. В этом бассейне расположены порты с самой большой долей грузооборота: Баку – от 14 до 22 %, Астрахань – от 11 до 18 %, Махачкала – от 4 до 9 % (см. табл. 3). Только доля порта Батум (с 1936 г. – Батуми) Черноморско-Азовского бассейна была сопоставима с этими портами – 7–10 %, но он также специализировался на перевалке нефти. Грузооборот перечисленных портов вместе с Краснодарском (с 1993 г. – Туркменбаши) составлял около половины от грузооборота всех портов СССР.

Каспийскую нефть везли в Астрахань из трех районов, затем по Волге доставляли к крупнейшим промышленным центрам страны. Первый район – Баку и другие порты Апшеронского полуострова. Второй – Махачкала, где бакинская нефть накапливалась в течение зимних месяцев, когда навигация по Волге была закрыта, линия Баку – Махачкала работала круглый год. Кроме того, в Махачкалу поступали нефтепродукты грозненских заводов, преимущественно светлые, которые также перевозили в Астрахань. Третий район – Эмбинское месторождение (Казахстан). Также бакинская нефть поступала в Махачкалу для перевалки на железную дорогу и в Краснодарск.

Положение Астрахани как устьевого порта создавало большие трудности при перевалке нефтепродуктов. Из-за малой глубины Волго-Каспийского канала морские танкеры не могли войти до Астрахани, а волжские речные суда не могли выходить в море на рейд, поэтому нефтепродукты перегружались дважды. Первый раз – с морских танкеров на рейдовые суда, второй раз – в Астрахани с рейдовых судов на волжские нефтеналивные баржи.

Кроме морского транспорта, бакинскую нефть вывозили в Батуми по железной дороге и перекачивали туда же по двум нефтепроводам. Порт Батуми специализировался на экспорте советской нефти, она составляла 3/4 его грузооборота, который вырос с 1928 г. в 2 раза (см. табл. 3). В другие черноморские порты – Туапсе и Новороссийск – нефть поступала с Грозненского месторождения по железной дороге и по нефтепроводу Грозный – Туапсе. В исследуемом периоде самым дешевым вариантом транспортировки нефти был морской транспорт, перекачка по нефтепроводу была дороже, а перевозка по железной дороге – значительно дороже [17].

Порт Одесса был основным перевалочным пунктом для снабжения нефтью юго-западного района страны. Туда направлялись нефтепродукты с черноморских нефтяных баз Батуми, Новороссийска и Туапсе. Кроме того, при недостаточном завозе нефтепродуктов в навигацию на Волгу через Одессу нефтепродукты везли в Ленинград.

Объем экспортируемых нефтепродуктов с 1913 г. достиг максимума в 1932 г. и по тоннажу (5,7 млн т) и по удельному весу (33 %) от перевалки всех экспортных грузов (табл. 4). В 1933 г. по экспорту бензина СССР занимал четвертое место, а по керосину и маслам – третье место в мире [18, 19]. Советские нефтепродукты поступали в европейские страны: Англию, Италию, Францию, Голландию, Германию, Эстонию, Бельгию, Румынию; кроме того, в Турцию, Алжир и Индию [2–7]. Затем экспорт нефтепродуктов начал уменьшаться и в 1938 г. составил 1,2 млн т, 14 % от всех экспортных грузов Советского Союза (табл. 4). Снижение экспорта нефтепродуктов, как и экспорта в целом, можно объяснить тем, что уменьшилась потребность в покупке импортных машин и оборудования для промышленности, которые приобретали на валюту, полученную от экспорта. К концу второй пятилетки многие виды оборудования и машин СССР начал производить на своих заводах, и валюты требовалось меньше. Кроме того, топливо было необходимо для своей промышленности, сельского хозяйства и Красной Армии.

Второе место после нефтепродуктов в грузообороте портов занимали лесные грузы, в экспортном грузопотоке в 1928–1932 гг. их тоннаж был примерно равен тоннажу нефтепродуктов, затем, постепенно увеличиваясь, превысил его в 1,25 раза в 1933 г. и в 2,6 раза в 1938 г. (табл. 4). В основном лесные грузы экспортировались из Ленинграда и Архангельска в европейские страны. В Архангельск лесные грузы поступали из более мелких портов Белого и Баренцева морей малым каботажем. Грузооборот бассейна Белого и Баренцева морей и СЛО в 1928–1938 гг. вырос в 3 раза по абсолютному значению, но долю увеличил менее, чем на 1 %.

Третье место в грузообороте всех портов занимали хлебные грузы, пик перевалки которых пришелся на 1930–1931 гг., когда он достиг 16 % от общего грузооборота, затем этот показатель снизился до 5–8 %. Много лет СССР занимал первое место в мире по экспорту ржи, в 1930 г. по экспорту пшеницы был на втором месте после Канады. Когда экспорт пшеницы снизился, СССР обогнали Аргентина и Австралия [18]. Хлебные грузы вывозились в основном через Черноморско-Азовский бассейн, некоторое количество экспортировалось через Ленинград.

Четвертое место в грузообороте портов занимал каменный уголь. Его перевалка в портах увеличилась более чем в 4 раза в 1938 г. по сравнению с 1928 г. В исследуемом периоде СССР перестал импортировать каменный уголь. Постепенно увеличился объем экспортируемого угля из Донбасса через порты Мариуполь, Николаев, Херсон в европейские страны и США. В 30-е гг. начали разрабатывать Печорские месторождения каменного угля. Через устьевой порт Печоры

Нарьян-Мар уголь отправлялся главным образом в Архангельск и Мурманск. Разработка этого и еще двух угольных месторождений – Дудинки и Шпицбергена – стояла в ряду важнейших государственных задач. Еще до освоения Печорского бассейна была получена концессия у Норвегии на добычу угля на Шпицбергене.

В 1928–1938 гг. в грузообороте портов менялось соотношение грузов по видам плавания. Преобладающее значение имели грузы в малом каботаже и экспортные грузы. Доля грузов в малом каботаже по всем бассейнам выросла с 56 % в 1928 г. до 85 % в 1938 г. В исследуемом периоде СССР постепенно снижал объемы международной торговли, доля экспортных и импортных грузов в грузообороте портов уменьшилась с 37 и 5,5 % в 1928 г. до 13 и 1 % в 1938 г. соответственно. Доля грузов в большом каботаже всегда была невелика и не превышала 4,5 % (табл. 5).

Таблица 5

Структура грузооборота портов морских бассейнов СССР по видам перевозок*

Морской бассейн	Вид перевозок	1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1938 г.
Белое, Баренцево моря и СЛО, %	Малый каботаж	11,7	12,3	14,7	18,7	26,6	28,7	31,5	37,4	53,4
	Большой каботаж	0,6	0,5	1,1	0,6	1,2	0,5	0,3	0,3	0,4
	Экспорт	74,1	76,9	77,1	71,9	65,2	68,6	66,4	60,8	42,4
	Импорт	13,7	10,3	7,1	8,8	7,0	2,1	1,8	1,5	3,8
Балтийское море, %	Малый каботаж	1,6	1,5	1,5	1,8	2,0	1,0	0,8	0,6	0,3
	Большой каботаж	4,5	3,6	2,0	2,1	4,3	1,6	4,2	1,9	0,3
	Экспорт	71,2	78,8	79,6	69,2	71,6	87,5	87,2	87,0	83,9
	Импорт	22,7	16,1	16,9	26,9	22,1	10,0	7,8	10,4	15,5
Черное и Азовское моря, %	Малый каботаж	31,8	31,9	30,3	31,2	39,2	41,6	49,8	57,5	79,9
	Большой каботаж	3,1	2,8	1,7	1,6	2,2	3,4	6,7	3,8	0,8
	Экспорт	59,2	62,5	64,8	63,9	55,9	53,5	42,6	38,0	18,8
	Импорт	5,8	2,9	3,3	3,3	2,7	1,5	1,0	0,7	0,6
Тихий океан, %	Малый каботаж	13,0	20,2	27,5	28,9	42,8	44,9	48,8	60,0	89,4
	Большой каботаж	4,4	7,1	6,8	6,1	6,3	21,9	32,4	24,0	2,7
	Экспорт	76,2	65,2	62,2	62,8	44,7	31,1	14,9	8,0	0,2
	Импорт	6,5	7,5	3,4	2,2	6,2	2,1	3,9	8,1	7,6
Каспийское море, %	Малый каботаж	98,1	98,1	98,0	99,1	98,9	99,4	99,3	99,0	99,4
	Большой каботаж	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Экспорт	1,1	1,2	1,3	0,5	0,6	0,5	0,5	0,7	0,4
	Импорт	0,8	0,7	0,8	0,4	0,5	0,1	0,2	0,3	0,2
По всем бассейнам, %	Малый каботаж	56,1	52,9	50,4	52,5	59,0	60,4	66,9	70,2	84,5
	Большой каботаж	1,7	1,9	1,4	1,3	1,7	2,6	4,5	2,9	0,5
	Экспорт	36,7	40,9	44,2	41,6	35,3	35,3	27,2	25,2	13,4
	Импорт	5,5	4,2	4,1	4,6	4,0	1,8	1,4	1,7	1,6
	Отношение экспорта к импорту, количество	6,7	9,6	10,9	9,1	8,8	19,9	19,6	15,0	8,4

* Составлено по [2–7].

На перевалке экспортных и импортных грузов специализировался Ленинград. Импорт составлял от 10 до 20 %, экспорт – от 70 до 87 % грузооборота этого порта (табл. 5). Не считая Ленинграда, до 1935 г. высокая доля экспортных грузов, не менее 70 %, наблюдалась в портах Белого и Баренцева морей, которые специализировались на лесных грузах.

Самое значительное уменьшение доли экспорта в грузообороте портов произошло в портах Тихоокеанского бассейна – с 76 % в 1928 г. до 0,2 % в 1938 г. (табл. 5). К концу 30-х гг. Владивосток стал играть роль распределительного центра, через который в более мелкие порты Тихоокеанского побережья распределялись нефтяные, хлебные грузы, соль, металлы и каменный уголь. В свою очередь, во Владивосток из этих портов поступали лесные грузы и рыба.

В исследуемом периоде появились два новых направления экспорта. Первое – апатиты Хибинского месторождения, которые перевозились железной дорогой до Мурманска, а затем экспортировались в Европу. Второе – марганцевая руда богатейшего Чиатурского месторождения (Грузинская ССР), которая экспортировалась через специализированный порт Поти Черноморско-Азовского бассейна.

Неблагоприятная для судоходных компаний и портов структура внешнеторговых грузов, характерная для СССР в 20-х гг., сохранялась, экспорт превышал импорт по тоннажу в 7–20 раз (табл. 5).

Стоимость советских внешнеторговых грузов была меньше, чем в 1913 г. Стоимость экспорта была максимальной в 1930 г. и составляла 57 % уровня 1913 г. (в ценах 1913 г.). Стоимость импорта достигла максимума в 1931 г. и была равна 85 % от уровня 1913 г. [20]. По расчетам С. Н. Бакулина и Д. Д. Мишустина, в годы первой пятилетки СССР был самым крупным мировым импортером оборудования и машин. В 1932 г. СССР «...ввез одну треть из экспортируемых машин и оборудования и более половины электрических машин в мире» [18, с. 310].

В 1935–1938 гг. значительно увеличились перевозки по портам СЛЮ, суммарный грузооборот новых портов – Дудинка, Игарка, Тикси, Диксон, Хатанга, Певек, Амдерма – приблизился в 1938 г. к 1 млн т. Из этих портов вывозили лес, ввозили продукты питания, ввозили и вывозили каменный уголь. Развитие Северного морского пути соответствовало принятой в СССР концепции равномерного развития территории страны, размещения промышленности на экономически отсталых окраинах и появления пролетариата, который был основой социалистического общества. С его помощью должен был осуществиться переход отсталых национальных окраин к социализму. Принимаемые решения о размещении производства опирались на представления аграрного общества о полезности расширения территории, о природных богатствах, добыча которых лежала в основе экономического богатства общества.

Развитие Северного морского пути рассматривалось как стратегическая задача, финансирование работ по его освоению составляло к концу 30-х гг. до 1/3 от государственных расходов на весь водный транспорт [21]. Стоимость перевозок по этому пути и сегодня настолько высока, что его использование является экономически нецелесообразным.

Влияние технических характеристик морских портов на деятельность судоходных компаний

В 20-е и 30-е гг. XX в. Советский Союз испытывал недостаток тоннажа, и в годы первых пятилеток судостроение, как и вся советская тяжелая промышленность, наращивало производство беспрецедентными темпами. За первую пятилетку морской флот увеличился более чем в два раза [22]. Однако этого было недостаточно, в 1930–1933 гг., когда объемы экспорта и импорта значительно выросли, Советский Союз зафрахтовал на мировом рынке 13 700 судов тоннажем свыше 53 млн т [23].

В 1917 г. российский торговый флот состоял из 1 079 пароходов и 233 парусников общим дедвейтом 838,9 тыс. т, в 1926 г. – из 624 пароходов дедвейтом 203,2 тыс. т, в 1939 г. – 412 пароходов дедвейтом 1 427,7 тыс. т [24–26]. На основе [26] в настоящем исследовании рассчитаны средний возраст и дедвейт самоходных судов советского транспортного флота государственных морских пароходств. Кроме того, рассчитано количество судов, полученных государственными морскими пароходствами за годы первых пятилеток, проанализированы место их постройки и средний возраст. Результаты расчетов представлены в табл. 6, 7.

Таблица 6

Состав, возраст и дедвейт самоходных судов транспортного флота СССР (1939 г.)*

Тип судна	Зарубежной постройки		Отечественной постройки		Все суда		Дедвейт	
	Количество	Средний возраст, лет	Количество	Средний возраст, лет	Количество	Средний возраст, лет	Тыс. т	Доля
Сухогрузные	226	27,8	106	12,5	332	22,9	1 070,1	0,75
Наливные	31	36,6	49	21,6	80	27,5	357,5	0,25
Всех типов	257	28,9	155	15,4	412	23,8	1 427,6	1

* Составлено по [26].

Таблица 7

Место постройки, средний возраст и дедвейт самоходных судов транспортного флота морских государственных пароходств СССР (1939 г.)*

Морское государственное пароходство	Количество судов			Средний возраст, лет			Средний дедвейт, т
	Постройка		Всего	Постройка		Всех судов	
	Зарубежная	Отечественная		Зарубежная	Отечественная		
Северное	34	3	37	24,7	9,0	23,4	1 987
Балтийское	41	26	67	18,0	8,3	14,3	3 975
Черноморское сухогрузное	57	19	76	27,5	7,4	22,5	4 770

Морское государственное пароходство	Количество судов			Средний возраст, лет			Средний дедвейт, т
	Постройка		Всего	Постройка		Всех судов	
	Зарубежная	Отечественная		Зарубежная	Отечественная		
Азовское	16	18	34	47,3	11,1	28,1	908
Каспийское сухогрузное	29	16	45	46,0	30,3	40,4	1 009
Дальневосточное	49	24	73	21,2	10,5	17,7	3 993
Черноморское нефтеналивное «Совтанкер»	7	15	22	14,0	7,9	9,9	7 696
Каспийское нефтеналивное «Касптанкер»	24	34	58	43,3	27,7	34,1	3 245
По всем пароходствам	257	155	412	28,9	15,4	23,8	3 465

* Составлено по [26].

Количество морских судов транспортного флота снижалось, но их дедвейт увеличивался. Транспортный флот государственных морских пароходств за годы пятилеток получил 113 новых самоходных судов грузоподъемностью 486,1 тыс. рег. т, что составило на 01 января 1939 г. 1/3 грузоподъемности всего транспортного флота. Эти результаты согласуются с данными, представленными в работе [27]. Расчет на основе [26] свидетельствует, что средний дедвейт судов, построенных на советских верфях, составлял 4,3 тыс. т, среднемировой показатель – 5,2 тыс. т [28]. В конце XIX – начале XX в. отечественным судоходным компаниям были необходимы суда с небольшой осадкой, т. к. советские порты не имели финансовых средств для поддержания достаточных глубин. Это обстоятельство и значительное превышение экспортных грузопотоков над импортными отрицательно сказывалось на себестоимости перевозок.

В 1939 г. средний возраст судов государственных пароходств Советского Союза составлял 23,8 года (см. табл. 6). Субсидирование судоходства царским правительством, государственная собственность на суда вследствие национализации не смогли решить проблему снижения возраста транспортного флота. Этот показатель оставался неудовлетворительным с начала XX в.: в 1910 г. – 23,3 года, 1926 г. – 23,9 года (расчет по [24–26]).

Средний возраст судов отечественной постройки советского транспортного флота был намного ниже, чем у зарубежных – 15,4 года против 28,9 года. За границей обычно покупали старые суда, т. к. новые были слишком дорогими. Преобладание сухогрузного флота над наливным при 50–60 % удельном весе перевалки нефтепродуктов объясняется тем, что для перевозки нефтепродуктов широко использовались самоходные суда, которые не учитывались в расчетах.

Возраст судов советских пароходств зависел от типа судна и вида перевозок. Суда с самым высоким средним возрастом – 40,4 и 34,1 года – принадлежали Каспийскому сухогрузному и Каспийскому нефтеналивному пароходствам соответственно. Суда с небольшим средним возрастом были заняты на экспортных перевозках лесных грузов и зерна из Ленинграда и нефти из Черноморских портов (табл. 7).

Управление морскими портами, источники финансирования

В годы первых пятилеток все порты Советского Союза находились в государственной собственности, к 1930 г. частные компании на морском транспорте были ликвидированы. Все виды работ в порту выполнял один хозяйствующий субъект. Порт занимался погрузочно-разгрузочной деятельностью, снабжением, бункеровкой, агентированием судов, собирал портовые сборы, следил за безопасностью мореплавания, проводил строительные, дноуглубительные и ремонтные работы. Формально существовало разделение на организационные единицы по видам деятельности, которые вели самостоятельный учет, но финансирование было централизованным, убытки одних погашались за счет прибылей других.

Советские порты подчинялись отраслевым органам исполнительной власти и находились на нижнем уровне жесткой иерархической системы. В этой системе менялось количество горизонтальных звеньев и вертикальных уровней, но суть ее оставалась неизменной – жесткий ведомственный контроль и отсутствие хозяйственной самостоятельности предприятий. За годы первых пятилеток порты и судоходные компании соединяли и разъединяли несколько раз по географическим признакам, по видам деятельности, по видам грузов, убыточные компании присоединяли к компаниям, приносящим прибыль. Органы государственного управления также

трансформировались. В составе министерства транспорта того времени – Народного комиссариата путей сообщения – создавались и упразднялись структуры, в подчинении которых были только порты, только судоходные компании или и те и другие. На эффективность деятельности портов эти изменения никак не влияли. Советские морские торговые порты в годы первых пятилеток были убыточными, доходы не покрывали операционные расходы, об этом свидетельствуют источники [29, 30].

Морской транспорт был узким местом программы индустриализации, на его финансирование ограниченных ресурсов не хватало. В результате государственные порты не выполняли плановые задания, отставая от предприятий промышленности, энергетики и добычи полезных ископаемых, железнодорожного транспорта.

В годы первой пятилетки среднегодовой темп роста промышленности составил 21,6 % [29, 31], для второй пятилетки – 16,5 % [30]. Расчет на основе [2–7, 29, 30] свидетельствует, что среднегодовой рост грузооборота морских торговых портов в первой пятилетке – 16,8 %, во второй пятилетке – 5,4 %, средний за период 1928–1938 гг. – 10,2 % – был равен приблизительно среднегодовому темпу роста объема перевозок железных дорог – 10,3 %, но значительно больше аналогичного показателя внутреннего водного транспорта – 5,4 %. Средние ежегодные темпы роста грузооборота в 1913–1938 гг. существенно ниже: железнодорожного транспорта – 4 %, морских портов – 1,7 %, внутреннего водного транспорта – 1,3 %.

В документах органов управления морским транспортом [32] и работах исследователей [33] отмечается, что сухогрузный флот простаивал 2/3, нефтеналивной – 30 % эксплуатационного времени в ожидании разгрузки, выгрузки, бункеровки, снабжения водой, таможенных операций и т. д. Коэффициент эксплуатации перегрузочного оборудования по всем портам в 1938 г. составлял 11,4 %, средняя суточная норма грузовых работ в портах СССР – 51 % от аналогичного показателя в иностранных портах [7].

Неэффективное расходование средств и плохая финансовая дисциплина были характерными чертами деятельности портов и пароходств. Это объяснялось «...крайне низкой трудовой дисциплиной, организационной слабостью руководства, расхлябанностью и распущенностью всего аппарата» [34, с. 5]. Преодолеть эти недостатки пытались за счет «...укрепления единоначалия и насаждения сознательной пролетарской дисциплины» [35, с. 34], грамотной технической эксплуатацией оборудования, усилению политического руководства.

Деятельность морских торговых портов, как и всего транспортного комплекса, финансировалась за счет государственного бюджета СССР. Инвестиции в морские порты были в десятки раз меньше, чем в железнодорожный транспорт, и в сотни раз меньше, чем в тяжелую промышленность, их сумма не превышала 6 % от инвестиций в водный транспорт в целом, включая покупку судов и перегрузочного оборудования (табл. 8).

Таблица 8

Инвестиции и доходы от государственных займов*

Показатель \ Год	1928/1929	1929/1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Инвестиции, млн руб.									
В тяжелую промышленность	1 274,6	2 764,5	3 697,0	7 315,5	7 744,0	Нет данных	5 918,8	Нет данных	3 277,0
В железные дороги	397,8	527,8	1 873	2 611,7	2 117,2	Нет данных	4 567,9	Нет данных	3 540
В водный транспорт	Нет данных	Нет данных	434,4	Нет данных	344,8	Нет данных	433,1	Нет данных	393
В морские порты	14,6	Нет данных	Нет данных	Нет данных	19,9	28,8	27,9	28,5	25,2
Доходы от государственных займов	724,8	1 335,0	3 018,0	3 921,7	3 365,5	3 830,3	5 110,1	4 919,0	5 866,8

* Составлено по [21, 36–42].

Общая сумма инвестиций в строительство, реконструкцию и механизацию морских портов за годы второй пятилетки составила 130,3 млн руб. [7].

Для покрытия недостатка инвестиционных ресурсов привлекали средства населения и предприятий, реализуя в принудительном порядке долгосрочные облигации государственных займов. Объемы заемных средств в 1928–1933 гг. были в два раза меньше инвестиций в тяжелую промышленность и в 1,5–1,8 раз больше инвестиций в железные дороги. В 1935 г. объем заемных средств составил 86 % от суммы инвестиций в тяжелую промышленность и 112 % – в железные дороги (табл. 8).

Выводы

1. Грузооборот советских портов достиг уровня 1913 г. в 1930 г., значительно позже портов европейских стран.

2. Увеличение грузооборота советских портов в 1938 г. по сравнению с 1913 г. произошло за счет нефтяных грузов, т. к. объем перевалки остальных грузов в 1938 г. уменьшился относительно 1913 г.

3. Морские порты целиком финансировались из бюджета СССР. Руководство страны не считало морские торговые порты, как и весь морской транспорт, приоритетной отраслью народного хозяйства в программе индустриализации, поэтому инвестиции в морские порты были в десятки раз меньше, чем в железнодорожный транспорт, и в сотни раз меньше, чем в тяжелую промышленность.

4. Развитие морских портов интересовало руководство СССР в связи с тем, что порты являлись частями технологической цепочки, обеспечивающей энергетическими ресурсами промышленность, сельское хозяйство, армию, авиацию и военно-морской флот. Объем перевалки нефти и нефтепродуктов в морских портах имел самый большой удельный вес и составлял около 70 % в малом каботаже и 50–60 % по всем видам плавания.

5. В 1928–1938 гг. в грузообороте портов преобладающее значение имели грузы в малом каботаже и экспортные грузы, СССР постепенно снижал объемы международной торговли, удельный вес экспортных и импортных грузов в грузообороте портов уменьшился до нескольких процентов. Объем перевалки импортных грузов был в 7–20 раз меньше объема перевалки экспортных грузов, что увеличивало затраты судоходных компаний.

6. В советских морских портах не поддерживались достаточные глубины для судов с большой осадкой, поэтому средний дедейт советских морских судов уступал среднемировым показателям, что также увеличивало затраты судоходных компаний. Несмотря на значительное, примерно на 1/3, обновление транспортного флота в годы первых пятилеток, средний возраст судов был около 24 лет.

7. Морские порты не выполняли плановые задания, показатели их деятельности были хуже показателей предприятий промышленности, энергетики и добычи полезных ископаемых, железнодорожного транспорта. Низкая производительность труда в портах и плохая организация технологического процесса увеличивали простой судов.

8. К 1930 г. на морском транспорте были уничтожены все частные компании, все виды работ в порту выполнял один хозяйствующий субъект, подчинявшийся отраслевому органу исполнительной власти.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бакаев В. Г. СССР на мировых транспортных путях. М.: Знание, 1968. 31 с.
2. Морской транспорт в 1929 и 1930 гг.: материалы по статистике водного транспорта. Перевозки грузов и пассажиров. Судооборот портов. Перевозки на судах Совторгфлота / НКПС. М.: Транспечать, 1932. 218 с.
3. Морской транспорт в 1932 г.: стат. сведения. М.: Водный транспорт, 1934. 129 с.
4. Морской транспорт в 1933 г.: стат. сведения. М.: Изд-во Наркомвода, 1934. 194 с.
5. Морской транспорт в 1934 г.: стат. сведения. М.: Изд-во Наркомвода, 1935. 222 с.
6. Морской транспорт в 1935 г.: стат. сведения. М.: Изд-во Наркомвода, 1936. 354 с.
7. Морской транспорт в 1938 г.: стат. сведения. М.: Водный транспорт, 1940. 199 с.
8. *DigiZeitschriften*. URL: <https://www.digiZeitschriften.de> (дата обращения: 30.06.2020).
9. *Historische statistieken*. URL: <http://www.historisch.cbs.nl> (дата обращения: 30.06.2020).
10. *Annual abstract of statistics*. Great Britain. Central statistical office. London. URL: https://archive.org/details/annualabstractof0000grea_a112 (дата обращения: 28.08.2020).

11. *Gallica*. URL: <https://gallica.bnf.fr> (дата обращения: 14.07.2020).
12. *Ebiblio.istat.it*. URL: <https://ebiblio.istat.it> (дата обращения: 18.08.2020).
13. *Проект «Исторические материалы»*. URL: <https://www.istmat.info> (дата обращения: 31.07.2020).
14. *Морской транспорт в 1924 и 1925 гг. Работа морских торговых флотов и Госторгфлота. Труд. Морской торговый флот иностранных государств: материалы по статистике путей сообщения / НКПС. М.: Транспечать, 1926. 96 с.*
15. *Ляхницкий В. Е.* Нью-Йорк, как порт внутреннего и внешнего судоходства. Петроград: Тип. М-ва путей сообщения (Т-во И. Н. Кушнерев и К), 1915. 71 с.
16. *Статистический ежегодник на 1914 г.* / под ред. В. И. Шараго / Совет съездов представителей промышленности и торговли. СПб.: Тип. «Экономия», 1914. 849 с.
17. *Гранов А. М.* Водный транспорт нефти и нефтепродуктов. М.: Гос. объединен. науч.-техн. изд-во, 1935. 51 с.
18. *Бакулин С. Н., Мишустин Д. Д.* Статистика внешней торговли. М.: Международная книга, 1940. 318 с.
19. *Кузнецов А. Л.* Морские и сухопутные порты в новой мировой системе грузораспределения // Эксплуатация мор. трансп. 2009. № 1 (55). С. 9–12.
20. *Мишустин Д. Д.* Внешняя торговля и индустриализация СССР. М.: Международная книга, 1938. 222 с.
21. *Отчет об исполнении государственного бюджета Союза ССР за 1937 г.* М.: Гос. фин. изд-во, 1938. 187 с.
22. *Итоги выполнения первого пятилетнего плана развития народного хозяйства Союза ССР.* М.: Изд. Госплана Союза ССР, 1934. 277 с.
23. *Вышнепольский С. А.* Монополии и банки в морском транспорте в период мирового экономического кризиса // Вопр. торг. мореплавания и мор. права. 1935. Вып. 4. С. 3–22.
24. *Русский торговый флот. Список судов к 1 января 1917 г.* / ВСНХ. Главн. упр. водн. трансп. Отд. мор. трансп. Петроград: Первая гос. тип., 1919. 263 с.
25. *Михайловский Г. В.* Морской транспорт в цифрах и диаграммах: справ. кн. по мор. трансп. и мор. торг. портам СССР. М.: Транспечать, 1929. 112 с.
26. *Список судов транспортного флота морских пароходств, местного транспортного и служебно-вспомогательного флота морских портов Наркомморфлота по состоянию на 1 января 1939 г.* М.: Водный транспорт, 1939. 87 с.
27. *Полевой А.* Советский торговый флот // Водн. трансп. 1937. № 11. С. 10–11.
28. *Фурман Л.* Кризис торгового флота капиталистических стран // Тр. комиссии торг. мореплавания и мор. права. 1933. Вып. 2. С. 3–41.
29. *Итоги выполнения первого пятилетнего плана развития народного хозяйства Союза ССР.* М.: Изд. Госплана Союза ССР, 1934. 277 с.
30. *Итоги выполнения второго пятилетнего плана развития народного хозяйства Союза ССР.* М.: Госпланиздат, 1939. 174 с.
31. *Локшин Э.* Промышленность СССР в первой пятилетке. М.: Партийн. изд-во, 1934. 151 с.
32. *Об итогах работы морского флота в 1940 г. и задачах пароходств, портов, судоремонтных и судостроительных заводов, управлений техфлота и строительных организаций в 1941 г.:* приказ Народного Комиссара морского флота СССР от 10.02.1941 № 85. М.: Морской транспорт, 1941. 72 с.
33. *Дукельский С.* Очередные задачи морского флота. М.: Госмориздат, 1940. 68 с.
34. *План 1937 г. и задачи водного транспорта // Водн. трансп. 1937. № 4. С. 5–8.*
35. *Некраш Л. В.* Вопросы статистики водного транспорта. М.: Гостранстехиздат, 1937. 179 с.
36. *Отчет Народного комиссариата финансов Союза ССР об исполнении единого государственного бюджета Союза Советских Социалистических Республик за 1928–1929 гг.:* объяснительная записка. М.: Гос. фин. изд-во СССР, 1930. 154 с.
37. *Отчет Народного комиссариата финансов Союза ССР об исполнении единого государственного бюджета Союза Советских Социалистических Республик за 1929–1930 гг.:* объяснительная записка. Ленинград: Гос. фин. изд-во СССР, 1931. 192 с.
38. *Отчет Народного комиссариата финансов Союза ССР об исполнении единого государственного бюджета Союза Советских Социалистических Республик за 1931 г.* Ленинград: Гос. фин. изд-во СССР, 1932. 233 с.
39. *Отчет Народного комиссариата финансов Союза ССР об исполнении единого государственного бюджета Союза Советских Социалистических Республик за 1932 г.* Ленинград: Гос. фин. изд-во СССР, 1933. 226 с.
40. *Отчет Народного комиссариата финансов Союза ССР об исполнении единого государственного бюджета Союза Советских Социалистических Республик за 1933 г.* Ленинград: Гос. фин. изд-во СССР, 1935. 222 с.
41. *Отчет Народного комиссариата финансов Союза ССР об исполнении единого государственного бюджета Союза Советских Социалистических Республик за 1934 г.* М.: Гос. фин. изд-во СССР, 1935. 239 с.

42. *Отчет* Народного комиссариата финансов Союза ССР об исполнении единого государственного бюджета Союза Советских Социалистических Республик за 1935 г. М.: Гос. фин. изд-во СССР. 1937. 239 с.

Статья поступила в редакцию 29.09.2020

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Сабайдаш Марина Владиславовна – Россия, 198035, Санкт-Петербург; Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова; канд. экон. наук, доцент; доцент кафедры коммерческой эксплуатации водного транспорта; sabaydashmar@rambler.ru.



RETROSPECTIVE ANALYSIS OF COMMERCIAL SEA PORTS OPERATION DURING FIRST FIVE-YEAR PLANS AND THEIR ROLE IN USSR ECONOMIC INDUSTRIALIZATION (1928-1940)

M. V. Sabaydash

*Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping,
Saint-Petersburg, Russian Federation*

Abstract. The article highlights the general regularities of the economic development of commercial sea ports in the USSR and defines their role in industrialization of the country. For the first time there has been carried out a comparative analysis of sea port cargo turnover dynamics in relation to the ports of Great Britain, Germany, Italy, the Netherlands, the USA and France. The rates of port cargo turnover growth are investigated in comparison with the rates of industrial production growth, the volume of railway and inland water transport. The changes in the main cargo flows connected to the industrialization of the economy in all sea basins of the USSR have been studied. The dynamics of different types of cargo transshipment has been investigated. There has been stated the increasing rate of coastal cargo transshipment against the significant decrease in the export-import cargo transshipment due to the policy of self-reliance. The structure of foreign commercial cargoes has been studied, a significant excess of exports over imports has been revealed. It has been found that the high growth rates of cargo turnover in the Soviet ports were due to the increase in the volume of oil cargo transshipment in the ports of the Caspian Sea. There have been calculated the average age and deadweight of Soviet ships in 1939, compared to the similar average international parameters and figures of the previous years. It was determined how the port's technical characteristics and lack of funding influenced these parameters. Investments to the seaports were hundreds of times less than investments to heavy industry and railway transport, and dozens of times less in inland waterways, since the seaports were not the priority objects in the program of economic industrialization. As a result, plans were not fulfilled, ships were idling in the ports, and labor productivity was low. It has been inferred that the activity of seaports during the first five-year plans was not profitable. There have been studied the specific features of the state system of seaports management during the first five-year plans.

Key words: deadweight, commercial sea port, cargo turnover, industrialization, oil cargoes, small cabotage, large cabotage, export, import.

For citation: Sabaydash M. V. Retrospective analysis of commercial sea ports operation during first five-year plans and their role in USSR economic industrialization (1928-1940). *Vestnik of Astrakhan State Technical University. Series: Economics*. 2020;4:83-97. (In Russ.) DOI: 10.24143/2073-5537-2020-4-83-97.

REFERENCES

1. Bakaev V. G. *SSSR na mirovykh transportnykh putiakh* [USSR on world transport routes]. Moscow, Znanie Publ., 1968. 31 p.
2. *Morskoi transport v 1929 i 1930 gg.: materialy po statistike vodnogo transporta. Perevozki gruzov i passazhirov. Sudooborot portov. Perevozki na sudakh Sovtorgflota* [Sea transport in 1929 and 1930: statistics data on water transport. Transportation of goods and passengers. Port ship traffic. Transportation by Sovtorgflot vessels]. NKPS. Moscow, Transpechat' Publ., 1932. 218 p.
3. *Morskoi transport v 1932 g.: statisticheskie svedeniia* [Sea transport in 1932: statistical information]. Moscow, Vodnyi transport Publ., 1934. 129 p.
4. *Morskoi transport v 1933 g.: statisticheskie svedeniia* [Sea transport in 1933: statistical information]. Moscow, Izd-vo Narkomvoda, 1934. 194 p.
5. *Morskoi transport v 1934 g.: statisticheskie svedeniia* [Sea transport in 1934: statistical information]. Moscow, Izd-vo Narkomvoda, 1935. 222 p.
6. *Morskoi transport v 1935 g.: statisticheskie svedeniia* [Sea transport in 1935: statistical information]. Moscow, Izd-vo Narkomvoda, 1936. 354 p.
7. *Morskoi transport v 1938 g.: statisticheskie svedeniia* [Sea transport in 1938: statistical information]. Moscow, Vodnyi transport Publ., 1940. 199 p.
8. *DigiZeitschriften*. Available at: <https://www.digiZeitschriften.de> (accessed: 30.06.2020).
9. *Historische statistieken*. Available at: <http://www.historisch.cbs.nl> (accessed: 30.06.2020).
10. *Annual abstract of statistics. Great Britain. Central statistical office. London*. Available at: https://archive.org/details/annualabstractof0000grea_a112 (accessed: 28.08.2020).
11. *Gallica*. Available at: <https://gallica.bnf.fr> (accessed: 14.07.2020).
12. *Ebiblio.istat.it*. Available at: <https://ebiblio.istat.it> (accessed: 18.08.2020).
13. *Proekt «Istoricheskie materialy»* [Project Historical materials]. Available at: <https://www.istmat.info> (accessed: 31.07.2020).
14. *Morskoi transport v 1924 i 1925 gg. Rabota morskikh torgovykh flotov i Gostorgflota. Trud. Morskoi torgovyi flot inostrannykh gosudarstv* [Sea transport in 1924 and 1925. Operation of sea merchant fleets and Gostorgflot. Work. Merchant marine of foreign countries]. *Materialy po statistike putei soobshcheniia*. NKPS. Moscow, Transpechat' Publ., 1926. 96 p.
15. Liakhmitskii V. E. *N'iu-Iork, kak port vnutrennego i vneshnego sudokhodstva* [New York as port of internal and external shipping]. Petrograd, Tipografiia Ministerstva putei soobshcheniia (Tovarishchestvo I. N. Kushnerev i K), 1915. 71 p.
16. *Statisticheskii ezhegodnik na 1914 g.* [Statistical Yearbook for 1914]. Pod redaktsiei V. I. Sharago. Sovet s"ezdov predstavitelei promyshlennosti i torgovli. Saint-Petersburg, Tipografiia «Ekonomiia», 1914. 849 p.
17. Granov A. M. *Vodnyi transport nefi i nefteproduktov* [Water transport of oil and oil products]. Moscow, Gosudarstvennoe ob"edinennoe nauchno-tekhnicheskoe izd-vo, 1935. 51 p.
18. Bakulin S. N., Mishustin D. D. *Statistika vneshnei torgovli* [Statistical data on foreign trade]. Moscow, Mezhdunarodnaia kniga Publ., 1940. 318 p.
19. Kuznetsov A. L. *Morskie i sukhoputnye porty v novoi mirovoi sisteme gruzoraspredeleniia* [Sea and land ports in new international cargo distribution system]. *Ekspluatatsiia morskogo transporta*, 2009, no. 1 (55), pp. 9-12.
20. Mishustin D. D. *Vneshniaia torgovlia i industrializatsiia SSSR* [Foreign trade and industrialization in USSR]. Moscow, Mezhdunarodnaia kniga Publ., 1938. 222 p.
21. *Otchet ob ispolnenii gosudarstvennogo biudzheta Soiuza SSR za 1937 g.* [Report on execution of USSR state budget for 1937]. Moscow, Gosudarstvennoe finansovoe izd-vo, 1938. 187 p.
22. *Itogi vypolneniia pervogo piatiletnego plana razvitiia narodnogo khoziaistva Soiuza SSR* [Results of implementing first five-year plan for development of national economy of USSR]. Moscow, Izd. Gosplana Soiuza SSR, 1934. 277 p.
23. Vyshnepol'skii S. A. *Monopolii i banki v morskome transporte v period mirovogo ekonomicheskogo krizisa* [Monopolies and banks in maritime transport during global economic crisis]. *Voprosy torgovogo moreplavaniia i morskogo prava*, 1935, iss. 4, pp. 3-22.
24. *Russkii torgovyi flot. Spisok sudov k 1 ianvaria 1917 g.* [Russian merchant fleet. List of ships by January 1, 1917]. VSNKh. Glavnoe upravlenie vodnogo transporta. Otdel morskogo transporta. Petrograd, Pervaia gosudarstvennaia tipografiia, 1919. 263 p.
25. Mikhailovskii G. V. *Morskoi transport v tsifrakh i diagrammakh: spravochnaia kniga po morskomu transportu i morskim torgovym portam SSSR* [Sea transport in figures and diagrams: reference book on sea transport and sea trade ports of USSR]. Moscow, Transpechat' Publ., 1929. 112 p.
26. *Spisok sudov transportnogo flota morskikh parokhodstv, mestnogo transportnogo i sluzhebno-vspomogatel'nogo flota morskikh portov Narkommorflota po sostoianiiu na 1 ianvaria 1939 g.* [List of ships of transport fleet of shipping companies, local transport and service-auxiliary fleet of seaports of Narkommorflot of January 1, 1939]. Moscow, Vodnyi transport Publ., 1939. 87 p.
27. Polevoi A. *Sovetskii torgovyi flot* [Soviet merchant fleet]. *Vodnyi transport*, 1937, no. 11, pp. 10-11.

28. Furman L. Krizis torgovogo flota kapitalisticheskikh stran [Crisis of merchant fleet of capitalist countries]. *Trudy komissii torgovogo moreplavaniia i morskogo prava*, 1933. iss. 2, pp. 3-41.
29. *Itogi vypolneniia pervogo piatiletnego plana razvitiia narodnogo khoziaistva Soiuzs SSR* [Results of implementation of first five-year plan for development of national economy of USSR]. Moscow, Izd. Gosplana Soiuzs SSR, 1934. 277 p.
30. *Itogi vypolneniia vtorogo piatiletnego plana razvitiia narodnogo khoziaistva Soiuzs SSR* [Results of implementation of second five-year plan for development of national economy of USSR]. Moscow, Gosplanizdat, 1939. 174 p.
31. Lokshin E. *Promyshlennost' SSSR v pervoi piatiletke* [Industry in USSR during first five-year plan]. Moscow, Partiinoe izd-vo, 1934. 151 p.
32. *Ob itogakh raboty morskogo flota v 1940 g. i zadachakh parokhodstv, portov, sudoremontnykh i sudostroitel'nykh zavodov, upravlenii tekhnicheskogo flota i stroitel'nykh organizatsii v 1941 g.: prikaz Narodnogo Komissara morskogo flota SSSR ot 10.02.1941 № 85* [On the results of sea fleet operation in 1940 and tasks of shipping companies, ports, ship repair and shipbuilding plants, departments of technical fleet and construction organizations in 1941: order of the People's Commissar of the USSR Navy dated 10.02.1941 No. 85]. Moscow, Morskoi transport Publ., 1941. 72 p.
33. Dukel'skii S. *Ocherednye zadachi morskogo flota* [Urgent tasks of sea fleet]. Moscow, Gosmorizdat, 1940. 68 p.
34. Plan 1937 g. i zadachi vodnogo transporta [Plan for 1937 and tasks of water transport]. *Vodnyi transport*, 1937, no. 4, pp. 5-8.
35. Nekrash L. V. *Voprosy statistiki vodnogo transporta* [Issues of water transport statistics]. Moscow, Gostranstekhizdat, 1937. 179 p.
36. *Otchet Narodnogo komissariata finansov Soiuzs SSR ob ispolnenii edinogo gosudarstvennogo biudzheta Soiuzs Sovetskikh Sotsialisticheskikh Respublik za 1928–1929 gg.: ob"iasnitel'naia zapiska* [Report of the People's Commissariat of Finance of the USSR on execution of unified state budget of the Union of Soviet Socialist Republics for 1928-1929: explanatory note]. Moscow, Gosudarstvennoe finansovoe izd-vo SSSR, 1930. 154 p.
37. *Otchet Narodnogo komissariata finansov Soiuzs SSR ob ispolnenii edinogo gosudarstvennogo biudzheta Soiuzs Sovetskikh Sotsialisticheskikh Respublik za 1929–1930 gg.: ob"iasnitel'naia zapiska* [Report of the People's Commissariat of Finance of the USSR on execution of unified state budget of the Union of Soviet Socialist Republics for 1929-1930: explanatory note]. Leningrad, Gosudarstvennoe finansovoe izd-vo SSSR, 1931. 192 p.
38. *Otchet Narodnogo komissariata finansov Soiuzs SSR ob ispolnenii edinogo gosudarstvennogo biudzheta Soiuzs Sovetskikh Sotsialisticheskikh Respublik za 1931 g.* [Report of the People's Commissariat of Finance of the USSR on execution of unified state budget of the Union of Soviet Socialist Republics for 1931: explanatory note]. Leningrad, Gosudarstvennoe finansovoe izd-vo SSSR, 1932. 233 p.
39. *Otchet Narodnogo komissariata finansov Soiuzs SSR ob ispolnenii edinogo gosudarstvennogo biudzheta Soiuzs Sovetskikh Sotsialisticheskikh Respublik za 1932 g.* [Report of the People's Commissariat of Finance of the USSR on execution of unified state budget of the Union of Soviet Socialist Republics for 1932: explanatory note]. Leningrad, Gosudarstvennoe finansovoe izd-vo SSSR, 1933. 226 p.
40. *Otchet Narodnogo komissariata finansov Soiuzs SSR ob ispolnenii edinogo gosudarstvennogo biudzheta Soiuzs Sovetskikh Sotsialisticheskikh Respublik za 1933 g.* [Report of the People's Commissariat of Finance of the USSR on execution of unified state budget of the Union of Soviet Socialist Republics for 1933: explanatory note]. Leningrad, Gosudarstvennoe finansovoe izd-vo SSSR, 1935. 222 p.
41. *Otchet Narodnogo komissariata finansov Soiuzs SSR ob ispolnenii edinogo gosudarstvennogo biudzheta Soiuzs Sovetskikh Sotsialisticheskikh Respublik za 1934 g.* [Report of the People's Commissariat of Finance of the USSR on execution of unified state budget of the Union of Soviet Socialist Republics for 1934: explanatory note]. Moscow, Gosudarstvennoe finansovoe izd-vo SSSR, 1935. 239 p.
42. *Otchet Narodnogo komissariata finansov Soiuzs SSR ob ispolnenii edinogo gosudarstvennogo biudzheta Soiuzs Sovetskikh Sotsialisticheskikh Respublik za 1935 g.* [Report of the People's Commissariat of Finance of the USSR on execution of unified state budget of the Union of Soviet Socialist Republics for 1935: explanatory note]. Moscow, Gosudarstvennoe finansovoe izd-vo SSSR, 1937. 239 p.

The article submitted to the editors 29.09.2020

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Sabaydash Marina Vladislavovna – Russia, 198035, Saint-Petersburg; Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping; Candidate of Economics, Assistant Professor; Assistant Professor of the Department of Commercial Operation of Water Transport; sabaydashmar@rambler.ru.

