Научная статья
УДК 338.012; 338.1
https://doi.org/10.24143/2073-5537-2022-2-61-75

Ретроспективный анализ развития морских портов СССР (1946–1955 гг.). Часть I

Марина Владиславовна Сабайдаш

Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова, Санкт-Петербург, Россия, sabaydashmar@rambler.ru

Аннотация. Определены основные закономерности послевоенного восстановления и роста грузооборота советских морских торговых портов в 1946–1955 гг. Проведен анализ динамики грузооборота портов СССР, Великобритании, Германии, Италии, Нидерландов, Франции и США за 1938–1955 гг., 1928–1955 гг., 1913–1955 гг., представлена количественная оценка показателя скорости восстановления грузооборота портов этих стран после Второй мировой войны. Проведено сравнение уменьшения грузооборота советских портов в результате Гражданской, Первой и Второй мировых войн. Исследована динамика объема и стоимости внешнеторгового оборота СССР, объемов перевалки экспортных и импортных грузов в морских портах. Проведен анализ темпов роста грузооборота морских портов в сравнении с темпами роста объемов перевозок железнодорожного и внутреннего водного транспорта, производства отраслей промышленности, продукция которых составляла основу грузовой базы морского транспорта. Исследована динамика грузооборота портов по морским бассейнам, приведена количественная оценка роста грузооборота морских бассейнов за счет портов на присоединенных территориях по результатам Второй мировой войны. Выполнено сравнение грузооборота крупнейших портов Балтийского бассейна в послевоенное десятилетие и в первую половину XX в. Изучена динамика грузооборота морских портов по видам грузов. Выявлено уменьшение удельного веса перевалки нефти вследствие освоения нового нефтедобывающего района и развития трубопроводного транспорта. Исследована динамика грузооборота портов по видам плавания. Выявлен рост перевалки импортных грузов за счет трофейных грузов и военных репараций. Проведен анализ объема, стоимости и продолжительности поступления грузов из Германии, Венгрии, Румынии и Финляндии в счет репараций.

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

Для цитирования: *Сабайдаш М. В.* Ретроспективный анализ развития морских портов СССР (1946–1955 гг.). Часть I // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2022. № 2. С. 61–75. https://doi.org/10.24143/2073-5537-2022-2-61-75.

Original article

Retrospective analysis of sea ports development in USSR (1946-1955). Part I

Marina V. Sabaydash

Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, Saint-Petersburg, Russia, sabaydashmar@rambler.ru

Abstract. The main regularities of the post-war recovery and growth of the cargo turnover of the Soviet commercial seaports in 1946-1955 are determined. The analysis of the dynamics of the cargo turnover of the ports of the USSR, the ports of Great Britain, Germany, Italy, the Netherlands, France and the USA for 1946-1955, 1928-1955, 1913-1955 is carried out, a quantitative assessment is given of the recovery rate of the cargo turnover of their seaports after the Second World War. A comparison is made of the decrease in the cargo turnover of Soviet ports as a result of the Civil, First and Second World Wars. The dynamics of the volume and cost of transshipment of export and import cargoes in seaports and foreign trade cargo turnover of the USSR has been studied. An analysis was made of the growth rates of the cargo turnover of seaports in comparison with the growth rates of the volume of transportation by rail and inland water transport, the volume of production of industries, the products of which formed the basis of the cargo base of maritime transport. The dynamics of the cargo turnover of ports by sea basins is studied, a quantitative assessment is given of the growth in the cargo turnover of sea basins due to ports in the annexed territories based on the results of the Second World War. The cargo turnover of the largest ports of the Baltic basin in the first half of the 20th century is studied. The dynamics of cargo turnover of seaports by types of cargo has been studied. A decrease in the share of oil transshipment due to the develop-

© Сабайдаш М. В., 2022

ment of a new oil-producing region and the development of pipeline transport has been revealed. The dynamics of port cargo turnover by types of navigation has been studied. An increase in the transshipment of imported cargo due to trophy cargo and war reparations was revealed. There has been analyzed the volume, cost and transportation length of the goods from Germany, Hungary, Romania and Finland on account of reparations.

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

For citation: Sabaydash M. V. Retrospective analysis of sea ports development in USSR (1946-1955). Part I. *Vestnik of Astrakhan State Technical University. Series: Economics*. 2022;2:61-75. (In Russ.) https://doi.org/10.24143/2073-5537-2022-2-61-75.

Введение

Десятилетие 1946–1955 гг. в советской экономике завершило эпоху сталинской индустриализации и складывалось из периодов послевоенного восстановления и экстенсивного роста. Победа во Второй мировой войне укрепила уверенность политического руководства страны в превосходстве советской командной экономики над рыночной моделью. Огромные людские и материальные потери, отсутствие ресурсов для восстановления, неэффективная экономика, существующая за счет дешевого, иногда бесплатного рабского труда, начинающаяся гонка вооружений значительно затрудняли процесс восстановления морских портов, развитие которых никогда не было приоритетом для советских органов управления.

Экономические аспекты функционирования морских торговых портов СССР в этот период практически не изучены вследствие следующих причин. В широком доступе отсутствует достоверная статистическая информация рассматриваемого периода. Отраслевые статистические справочники и другие документы Министерства морского флота 1940–1965 гг. до середины 90-х гг. прошлого века имели грифы «секретно» и «для служебного пользования». В настоящее время с ними можно ознакомиться в Российском государственном архиве экономики (РГАЭ), в общедоступных и университетских библиотеках их нет.

Немногочисленные научно-исследовательские работы профильных государственных научных институтов, отчеты о которых находятся в фондах РГАЭ, проводились после 1955 г. и были направлены на обоснование управленческих решений, поэтому их результаты не были изложены ни в монографиях, ни в научных статьях. Эти исследования объясняли закономерности, процессы, события, причинно-следственные связи в парадигме командно-административной экономики, подробно останавливаясь на достижениях и не обращая внимания на недостатки. В них отсутствуют сравнительные оценки грузооборота советских и иностранных портов, нет анализа объемов инвестиций, технической оснащенности, экономических и финансовых показателей деятельности морских портов в сравнении с аналогичными показателями промышленности и других видов транспорта.

Несмотря на то, что командно-административная экономика потерпела крах вследствие глубоких внутренних, присущих ей противоречий, сегодня мы наблюдаем возврат к ее принципам и последовательное увеличение роли государства. Поэтому подробное изучение отдельных секторов советской экономики, в частности экономики морских портов, на основе объективной информации определяет актуальность проведенного исследования.

Целью исследования является выявление закономерностей экономического развития морских торговых портов СССР в послевоенное десятилетие (1946–1955 гг.).

Научная новизна исследования состоит во введении в научный оборот материалов из фондов 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, статистические сборники США и некоторых европейских стран. Источники включают архивные материалы органов государственного управления экономикой СССР: Совета министров, Госплана, Министерства внешней торговли, Центрального статистического управления, Министерства морского флота, Министерства речного флота, Министерства путей сообщения. Кроме архивных материалов в исследовании использованы статистические ежегодники Германии, Великобритании, Нидерландов, Франции, Италии, США.

Грузооборот морских портов, участие морских портов во внешнеторговом обороте

Объем перевалки грузов в морских портах Советского Союза в 1955 г. достиг 106,75 млн т, что в 1,6 раз больше аналогичного показателя 1940 г. и в 3 раза больше его уровня в 1946 г. (табл. 1).

Перед Второй мировой войной (в 1938 г.) грузооборот морских портов СССР был больше грузооборота портов Германии, Италии, Франции, отставал от грузооборота портов Нидерландов в 1,2 раза, портов Великобритании – в 2,8 раза, США – в 5,4 раза (табл. 2). После войны восстановление грузооборота советских портов, портов Великобритании и Италии произошло почти одно-

временно – в 1951–1953 гг. [1–4]. Так как в побежденной Германии экономика восстанавливалась медленнее, а крупнейший порт Нидерландов – Роттердам – зависел от грузопотоков западных немецких земель, порты Западной и Восточной Германии, порты Нидерландов достигли довоенного уровня в 1956 г. [5, 6]. В США во время Второй мировой войны уменьшения грузооборота морских портов не было [7]. Абсолютное увеличение грузооборота американских портов в 1955 г. относительно 1938 г. было в 2,3 раза больше суммарного увеличения грузооборота портов СССР, Франции, Италии, Великобритании за этот период (табл. 2). Максимальный среднегодовой темп роста грузооборота в 1938–1955 гг. наблюдался у морских портов СССР и США – 2,8 %, почти нулевой – у портов Нидерландов и Германии.

При расширении границ исследуемого периода до 1928 г., до начала индустриализации в СССР, показатель среднегодового темпа роста грузооборота имеет максимальное значение – 5,5 % – у портов СССР. Это объясняется включением в изучаемый период экономической депрессии конца 20-х – начала 30-х гг. прошлого века в Европе и США и минимальным базисным значением грузооборота портов СССР в 1928 г. в сравнении с аналогичным показателем портов Европы и США (табл. 2).

Таблица 1

Table 1

Грузооборот крупнейших морских торговых портов и морских бассейнов СССР (1940–1955 гг.), млн т*

Cargo turnover of the largest commercial seaports and sea basins of the USSR (1940–1955), million tons

Бассейн	Порт	1940 г.	1946 г.	1950 г.	1951 г.	1952 г.	1953 г.	1954 г.	1955 г.
Северный (Белое, Баренцево моря и Северный Ледовитый океан)	Архангельск	1,03	0,52	0,76	1,09	1,11	1,35	1,75	1,91
	Мурманск	0,83	0,68	1,16	1,42	1,62	1,64	2,06	1,98
	Другие порты	2,46	1,16	2,59	2,95	3,49	3,40	4,52	4,36
	Всего по бассейну	*4,32*	*2,36*	*4,51*	*5,46*	*6,22*	*6,39*	*8,33*	*8,25*
Балтийский (Балтийское море)	Ленинград	3,18	0,71	1,43	1,90	2,44	2,25	2,08	2,89
	Клайпеда	0	0,39	0,34	0,35	0,41	0,54	0,88	1,22
	Калининград	0	0,39	0,45	0,65	0,96	0,83	0,88	0,85
	Таллинн	0	0,25	0,36	0,36	0,39	0,35	0,55	0,60
	Рига	0	0,36	0,43	0,59	0,72	0,84	0,99	1,34
	Вентспилс	0	0,36	0,18	0,23	0,34	0,37	0,53	0,76
	Другие порты	0,23	0,55	1,46	2,21	2,15	2,10	1,63	1,75
	Всего по бассейну	*3,41*	*3,01*	*4,65*	*6,29*	*7,39*	*7,27*	*7,54*	*9,42*
Черноморско-Азовский (Черное и Азовское моря, Дунай)	Одесса	4,53	3,39	4,23	4,57	5,29	5,25	6,71	8,08
	Николаев	0,49	0,43	0,74	1,06	0,77	0,67	0,72	1,66
	Херсон	1,02	0,30	0,74	1,18	1,19	0,86	1,13	1,69
	Новороссийск	1,55	0,43	1,93	2,79	2,89	2,81	4,07	4,45
	Туапсе	1,52	0,42	0,55	0,52	0,32	0,83	1,91	2,11
	Поти	2,18	0,47	2,22	2,63	3,01	3,22	3,42	4,20
	Батуми	4,04	0,84	1,50	1,60	1,94	1,78	3,18	3,68
	Камыш-Бурун	0,18	0,00	0,00	0,01	0,60	1,13	1,16	1,61
	Жданов (Мариуполь)	2,04	0,05	1,96	2,19	2,91	2,96	3,51	4,86
	Измаил	0	0,33	0,81	1,00	1,07	1,24	1,57	1,61
	Рени	0	0,57	1,21	1,45	1,73	1,97	1,86	1,78
	Другие порты	3,67	0,39	1,97	2,22	3,20	3,77	4,37	5,39
	Всего по бассейну	*21,23*	*7,61*	*17,85*	*21,24*	*24,93*	*26,51*	*33,61*	*41,12*
Каспийский (Каспийское море)	Баку	12,71	7,59	9,19	10,22	10,80	11,38	11,14	12,27
	Нефтекамни	0,00	0,00	0,00	0,12	0,81	1,63	2,08	2,51
	Апшерон	0,79	0,00	0,74	0,33	0,36	0,15	0,17	0,14
	Махачкала	5,62	3,17	4,68	5,09	5,69	6,69	6,72	6,40
	Красноводск	2,51	1,96	2,36	2,54	3,09	3,21	3,25	3,75
	Астрахань	7,84	4,03	6,68	6,99	6,53	6,46	6,43	6,48
	Другие порты	1,78	0,99	0,98	1,18	1,15	1,22	1,31	1,86
	Всего по бассейну	*31,26*	*17,72*	*24,62*	*26,47*	*28,44*	*30,75*	*31,10*	*33,42*
Дальневосточный (Тихий океан)	Владивосток	1,69	1,88	2,36	2,16	2,17	2,20	2,14	2,42
	Находка	0,11	0,14	0,54	0,67	0,81	1,10	1,25	1,33
	Ванино	0,00	0,04	0,37	0,42	0,51	0,67	0,84	0,81
	Нагаево (Магадан)	0,38	0,21	0,65	0,79	0,82	0,75	0,68	0,68
	Корсаков	0	0,33	0,69	0,75	0,82	0,96	0,90	1,00
	Петропавловск-Камчатский	0,28	0,31	0,63	0,61	0,74	0,98	1,03	1,19
	Другие порты	2,50	1,84	4,04	4,86	5,48	6,61	6,31	7,11
	Всего по бассейну	*4,97*	*4,75*	*9,28*	*10,24*	*11,34*	*13,27*	*13,16*	*14,54*
Всего по портам		*65,19*	*35,45*	*60,92*	*69,69*	*78,33*	*84,20*	*93,73*	*106,75*

*Составлено по [8].

Таблица 2

Table 2

Динамика грузооборота морских портов СССР, некоторых стран Европы и США (1913–1955 гг.)*

Dynamics of cargo turnover of the seaports in the USSR, European countries and the USA (1913–1955)

Страна	Грузооборот, млн т				Абсолютное изменение, млн т			Среднегодовые темпы роста, %		
	1913 г.	1928 г.	1938 г.	1955 г.	1955[1]/ 1938 г.	1955/ 1928 г.	1955/ 1913[2] г.	1938–1955[3] гг.	1928–1955 гг.	1913–1955[4] гг.
СССР	44,4[5]	25,5	67,0	106,7	39,7	81,3	62,3	2,8	5,5	2,1
Германия	22,5	43,1	56,2	56,1[6]	–0,1	13,0	33,6	0,0	1,0	2,2
Франция	47,0	49,8	51,2	67,0[7]	15,7	17,2	19,9	1,6	1,1	0,8
Италия	31,9	36,8	44,1	65,2	21,1	28,5	33,3	2,3	2,1	1,7
Нидерланды	38,8[8]	74,4	83,4	82,5	–0,9	8,1	43,7	–0,1	0,4	2,4
Великобритания	143,4	169,7	184,5	200,1	15,6	30,4	56,7	0,5	0,6	0,8
США	263,2[9]	341,3	360,5	572,4	211,9	231,1	309,2	2,8	1,9	2,5

[1]Франция (1956/1938 г.).
[2]США и Нидерланды (1955/1923 г.).
[3]Франция (1938–1956 гг.).
[4]США и Нидерланды (1923–1955 гг.).
[5]Грузооборот портов в границах СССР.
[6]Сумма грузооборотов морских портов Западной и Восточной Германии: ГДР – 2,3 млн т; ФРГ – 53,8 млн т.
[7]1956 г.
[8]1923 г.
[9]1923 г.
*Составлено по [1–12].

При дальнейшем расширении границ периода исследования (до 1913–1955 гг.) максимальный среднегодовой темп роста грузооборота сохраняют порты США. Темпы роста грузооборота советских портов выше аналогичного показателя остальных стран Европы, исключением являются немецкие и нидерландские порты. К результатам расчетов для нидерландских портов следует относиться с осторожностью, т. к. грузооборот 1923 г., видимо, меньше довоенного грузооборота 1913 г., поэтому ежегодные темпы роста портов Нидерландов, скорее всего, ниже.

Следует отметить, что при одинаковых в 1938–1955 гг. (2,8 %) и сопоставимых в 1913–1955 гг. (2,1 и 2,5 %) среднегодовых темпах роста грузооборота портов СССР и США абсолютное увеличение грузооборота американских портов в 5,3 раза (1938–1955 гг.) и в 5 раз (1913–1955 гг.) больше абсолютного увеличения грузооборота советских портов. Для США в расчете используется показатель 1923 г., возможно, что это превышение еще значительнее, т. к. грузооборот американских портов увеличивался в первые десятилетия XX в., в отличие от европейских портов, грузооборот которых уменьшился в начале 20-х гг. прошлого века в результате Первой мировой войны.

После окончания Второй мировой войны Советский Союз расширил свое участие в мировой торговле, несмотря на это роль морских портов снижалась. В 1938 г. морские порты переваливали 93 % внешнеторговых грузов страны. В 1957–1958 гг. этот показатель снизился до 36 %. Среднегодовой темп роста внешнеторгового оборота за 1938–1958 гг. составил 9,8 % по объему и 15 % по стоимости. По объему импорт увеличивался быстрее, чем экспорт, в среднем на 14,9 % в год против 9,3 %; по стоимости примерно одинаково – в среднем на 14,9 и 15,2 % в год соответственно (табл. 3).

Так как по объему внешнеторговый оборот экспортных грузов значительно превышал внешнеторговый оборот импортных грузов, в 1938 г. это превышение было восьмикратным, в 1955 г. – четырехкратным, а общая стоимость экспорта и импорта были примерно равны, то стоимость одной тонны импорта превышала стоимость одной тонны экспорта примерно в том же соотношении. Рост стоимости советского экспорта стал следствием того, что после войны СССР начал экспортировать машины и оборудование в страны Восточной Европы.

Среднегодовой темп роста объема перевалки всех внешнеторговых грузов в морских портах – 4,8 % – был значительно ниже, как и среднегодовой темп роста перевалки импортных грузов – 8,4 %, экспортных – 4,1 %. Превышение объема перевалки экспортных грузов над объемом перевалки импортных грузов отрицательно влияло на деятельность портов и судоходных компаний.

Таблица 3

Table 3

Внешнеторговый грузооборот СССР и объем перевалки внешнеторговых грузов в морских портах (1938–1957/1958 гг.)*

Foreign trade cargo turnover of the USSR and the volume of transshipment of foreign trade cargo in seaports (1938–1957/1958)

Показатель	Годы		Среднегодовой темп роста (1938–1958 гг.), %
	1938	1958	
Внешнеторговый грузооборот, всего: – млн т	**10,7**	**69,6**	**9,8**
– млн руб.	**475,1**	**7 782,4**	**15,0**
Экспорт: – млн т	9,5	56,4	9,3
– млн руб.	229,8	3 867,8	15,2
Стоимость 1 т экспорта, руб.	24,1	68,6	5,4
Импорт: – млн т	1,2	13,2	13,0
– млн руб.	245,3	3 914,6	16,0
Стоимость 1 т импорта, руб.	212,4	296,6	1,7
Объем перевалки внешнеторговых грузов в морских портах, млн т	**10,0**	**25,4****	**4,8**
Экспорт, млн т	9,0	20,0	4,1
Импорт, млн т	1,0	5,4	8,4

*Составлено по [8, 10, 13, 14].
**Объем перевалки внешнеторговых грузов в морских портах, экспорт и импорт за 1957 г.

Грузооборот морских портов увеличивался медленнее, чем объем перевозок железнодорожного и внутреннего водного транспорта. Среднегодовой темп роста грузооборота морских портов в 1940–1955 гг. составил 3,3 %, среднегодовой темп роста объема перевозок железнодорожного транспорта – 5,2 %, внутреннего водного – 3,8 % (табл. 4).

Таблица 4

Table 4

Объем перевозок железнодорожного, внутреннего водного транспорта и грузооборота морских портов СССР в 1913, 1940, 1955 гг.*

Volume of transportation by rail, inland water transport and cargo turnover of the seaports of the USSR in 1913, 1940, 1955

Показатель	1913 г.	1940 г.	1955 г.	Среднегодовой темп роста, %	
				1913–1955 гг.	1940–1955 гг.
Объем перевозок, млн т					
– железнодорожного транспорта	132,4	592,6	1 267,0	5,5	5,2
– внутреннего водного транспорта	46,5	72,8	126,5	2,4	3,8
Грузооборот морских портов, млн т	44,4	65,2	106,7	2,1	3,3

*Составлено по [8, 15–20].

При расширении периода исследования до 1913–1955 гг. можно отметить, что среднегодовой темп роста грузооборота морских портов также уступает среднегодовому темпу роста объема перевозок железнодорожного и внутреннего водного транспорта.

Анализ динамики грузооборота по морским бассейнам и портам

В 1940 г. в состав СССР вошли территории, а с ними и порты Эстонии (крупнейший – Таллинн), Латвии (Рига, Вентспилс, Лиепая), Литвы (Клайпеда), Южной Финляндии (Выборг), Бессарабии (Измаил, Рени). По итогам Второй мировой войны в состав Советского Союза вошли Южный Сахалин, Курильские острова (порты Холмск, Корсаков) и Восточная Пруссия (порт Кенигсберг). Прибалтийские страны, Южная Финляндия и Бессарабия были частью Российской империи и РСФСР до 1917–1918 гг., Южный Сахалин – до 1905 г.

В последнем предвоенном 1940 г. грузооборот советских портов составлял 65,2 млн т. В первом послевоенном 1946 г. он уменьшился до 32,4 млн т по портам в довоенных границах СССР и до

35,5 млн т по портам в послевоенных границах, что составляло соответственно 50 и 54 % от довоенного грузооборота (табл. 5). Если сравнивать это уменьшение с падением грузооборота после Первой мировой и Гражданской войн, то в 1921 г. оно было катастрофическим – до 16 % от довоенного уровня, разрушениям и людским потерям сопутствовал слом экономической модели.

Таблица 5

Table 5

Динамика грузооборота портов СССР по морским бассейнам (1940–1955 гг.)*

Dynamics of the cargo turnover of the ports of the USSR by sea basins (1940–1955)

Бассейн	Грузооборот портов, млн т			Абсолютное изменение, млн т		Среднегодовой темп роста, %		
	1940 г.	1946 г.	1955 г.	1955/1940 г.	1955/1946 г.	1940–1955 гг.	1940–1946 гг.	1946–1955 гг.
Без учета грузооборота портов на присоединенных территориях								
Северный	4,3	2,4	8,2	3,9	5,9	4,4	–9,6	14,9
Балтийский	3,4	1,3	4,6	1,2	3,4	2,1	–15,3	15,6
Черноморско-Азовский	21,2	6,7	37,7	16,5	31,0	3,9	–17,5	21,1
Каспийский	31,3	17,7	33,4	2,1	15,7	0,4	–9,0	7,3
Дальневосточный	5,0	4,3	13,1	8,1	8,8	6,7	–2,5	13,3
Всего по бассейнам	*65,2*	*32,4*	*97,1*	*31,9*	*64,8*	*2,7*	*–11,0*	*13,0*
С учетом грузооборота портов на присоединенных территориях								
Северный	4,3	2,4	8,2	3,9	5,9	4,4	–9,6	14,9
Балтийский	3,4	3,0	9,4	6,0	6,4	7,0	–2,1	13,5
Черноморско-Азовский	21,2	7,6	41,1	19,9	33,5	4,5	–15,7	20,6
Каспийский	31,3	17,7	33,4	2,2	15,7	0,4	–9,0	7,3
Дальневосточный	5,0	4,7	14,5	9,6	9,8	7,4	–0,7	13,2
Всего по бассейнам	*65,2*	*35,5*	*106,7*	*41,6*	*71,3*	*3,3*	*–9,7*	*13,0*

*Составлено по [8].

Показатели изменений грузооборота портов по бассейнам представлены в табл. 5. Уменьшение грузооборота по морским бассейнам в 1946 г., по сравнению с 1940 г., зависело от интенсивности боевых действий и разрушений во время войны. Это уменьшение компенсировалось за счет грузооборота портов на присоединенных территориях. Грузооборот портов Черноморско-Азовского бассейна, где были самые активные боевые действия, уменьшился на 68 %, если учитывать грузооборот присоединенных портов Бессарабии – на 64 %. Грузооборот портов Балтийского моря уменьшился на 63 %, но с учетом грузооборота вновь присоединенных портов – на 12 %. Примерно одинаково уменьшился грузооборот Северного и Каспийского бассейнов, на 45 и 43 % соответственно. Грузооборот портов Дальневосточного бассейна уменьшился на 14 %, с учетом грузооборота портов присоединенного Южного Сахалина – на 6 %.

Средний ежегодный темп роста грузооборота советских портов в 1946–1955 гг. составил 13 %. Послевоенное восстановление грузооборота морских бассейнов происходило неравномерно, в соответствии со следующим утверждением: чем значительнее снизились показатели грузооборота в 1946 г. по сравнению с 1940 г., тем быстрее они повышались в 1946–1955 гг. (табл. 5). Исключением является Дальневосточный бассейн, показатели грузооборота которого уменьшились незначительно, т. к. он находился далеко от районов боевых действий, а послевоенный средний ежегодный темп роста был примерно равен среднему по бассейнам – 13,2 %. Быстрее всех, с ежегодным темпом роста 21 %, увеличивался грузооборот Черноморско-Азовского бассейна, к которому тяготели индустриально развитые юго-западные районы СССР, активно восстанавливающиеся после войны. Послевоенный среднегодовой темп роста грузооборота портов Каспийского бассейна меньше соответствующего показателя по всем портам – 7,3 %, что объясняется падением объемов добычи нефти в районе Баку.

Согласно расчетам порты на присоединенных территориях добавили 0,6 % в год к среднегодовому темпу роста грузооборота в 1940–1955 гг. Грузооборот этих портов в 1946 г. был равен 3,1 млн т, в 1955 г. – 9,6 млн т, что составляло около 9 % от грузооборота советских портов в эти годы. Самое большое увеличение грузооборота за счет портов на присоединенных территориях имело место в Балтийском бассейне. Сокращение грузооборота порта Ленинград в 4,5 раза в 1946 г., по сравнению с 1940 г., было скомпенсировано увеличением грузооборота бассейна за счет портов стран Прибалтики, Южной Финляндии, показатели которых не учитывались в статистике 1940 г., и грузооборота порта Калининград (Кенигсберг).

Прибалтийские порты расположены ближе других портов Северо-Запада СССР к европейским рынкам. В Российской империи порт Либава (Лиепая)

был единственным незамерзающим портом в Балтийском и Северном бассейнах (строительство порта Мурманск началось в 1915 г.). Грузооборот порта Лиепая в 1955 г. приближался к 0,2 млн т. В 1905 г. в этом порту переваливали 1,3 млн т, в 1912 г. – 1,4 млн т. Уровня первого десятилетия XX в. грузооборот Лиепая достигнет в 1966 г.

Грузооборот порта Таллинн в 1955 г. достиг 0,6 млн т, такой же объем перевалки у этого порта был в 1905 г. К показателю 1912 и 1938 г. в 0,7 млн т порт Таллинн приблизится в 1960 г. Порт Рига в 1955 г. переваливал 1,3 млн т грузов, в 1905 г. этот показатель был равен 2,3 млн т, в 1912 г. – 4 млн т. Уровня 1905 г. советский порт Рига достиг в 1960 г., уровня 1912 г. – в 1972 г. Грузооборот порта Вентспилс в 1955 г. составлял 0,8 млн т, столько же порт переваливал в 1912 г. Объем перевалки порта Ленинград в 1955 г. – 2,9 млн т, в 1905 г. – 4,3 млн т, в 1912 г. – 5,4 млн т. Объем грузооборота 1912 г. порт Ленинград восстановит через 45 лет, в 1957 г. (см. табл. 1) [14, 21–27].

Анализ динамики грузооборота портов по видам грузов и видам плавания

В 1946–1955 гг. морские порты Советского Союза в основном переваливали нефть и нефтепродукты, уголь, руду, лесные и хлебные грузы, удельный вес которых составлял 75–85 %. Основными грузами были нефтяные (табл. 6), 63–70 % которых переваливали в портах Каспийского бассейна, 17–33 % – Черноморско-Азовского бассейна, около 4 % – Дальневосточного бассейна, меньше 0,5 % – Северного бассейна [8].

Таблица 6

Table 6

Динамика грузооборота портов СССР по видам грузов и видам плавания (1940–1955 гг.)*

Dynamics of the cargo turnover of the ports of the USSR by types of cargo and types of navigation (1940–1955)

Вид груза, вид перевозок	Грузооборот, млн т			Абсолютное изменение, млн т		Среднегодовой темп роста грузооборота, %		
	1940 г.	1946 г.	1955 г.	1955/ 1940 г.	1955/ 1946 г.	1940–1955 гг.	1940–1946 гг.	1946–1955 гг.
Вид груза								
Хлебные	3,5	2,1	3,4	–0,1	1,3	–0,2	–8,6	5,7
Лесные	4,4	1,8	10,5	6,1	8,7	6,0	–13,9	21,8
Металлы	0,4	0,4	1,9	1,5	1,5	11,8	1,2	19,5
Руда	3,2	1,0	12,7	9,4	11,6	9,6	–17,3	32,1
Каменный уголь	4,9	1,9	13,7	8,7	11,8	7,0	–15,1	24,8
Строительные материалы	1,6	0,8	6,9	5,4	6,1	10,4	–10,1	26,6
Нефть и нефтепродукты	40,4	19,8	45,9	5,5	26,1	0,9	–11,2	9,8
Прочие грузы	6,8	7,7	11,8	5,0	4,0	3,7	2,1	4,8
Вид плавания								
Малый каботаж	60,4	25,6	87,6	27,2	62,0	2,5	–13,3	14,6
Большой каботаж	0,0	0,1	1,4	1,4	1,3	Показатель не рассчитывался		40,0
Экспорт	2,1	2,2	12,0	9,9	9,7	12,3	1,1	20,4
Импорт	2,7	7,5	5,8	3,1	–1,7	5,3	18,7	–2,9
Всего по видам грузов / видам плавания	*65,2*	*35,5*	*106,7*	*41,6*	*71,3*	*3,3*	*–9,7*	*13,0*

*Составлено по [8].

В Каспийском бассейне объем перевалки нефтяных грузов в 1955 г. относительно 1940 г. вырос незначительно (с 28,2 до 29 млн т), что было связано со стабилизацией объемов добычи бакинской нефти и разработкой новых месторождений Волго-Уральского нефтяного района, получившего название «второй Баку». В этот район входили Башкирская АССР, Куйбышевская (сейчас Самарская) и Молотовская (сейчас Пермская) области. До войны объем добычи нефти в Волго-Уральском районе не превышал 2 млн т. Уже в 1946 г. он достиг 4 млн т, в 1955 г. – 38,3 млн т, что составило соответственно 18,5 и 57,2 % от общего объема добычи нефти в СССР [28].

В 1940 г. СССР добывал 31,1 млн т нефти, переваливая в морских портах 40,4 млн т; в 1946 г. – добывал 21,6 млн т, переваливал 19,8 млн т [8, 28]. Превышение объема перевалки над объемами добычи связано с тем, что 89–94 % объема перевалки нефти и нефтепродуктов приходилось на малый каботаж, переваливали этот груз дважды: в портах погрузки и выгрузки. До войны основным нефтедобывающим районом был район Баку, на него приходилось около 70 % нефтедобычи страны [28]. Нефть и нефтепродукты из этого района переваливали дважды в портах Каспийского моря. Азербайджанскую нефть и нефтепродукты вывозили судами пароходства «Касптанкер» в следующей про-

порции: около 55 % – на Астрахань, около 35 % – на Махачкалу, около 10 % – на Красноводск (с 1993 г. – Туркменбаши, Туркмения) и другие порты [29]. Через Астрахань по Волге нефть и нефтепродукты везли в промышленные центры страны. Астрахань – устьевой замерзающий порт, который не мог функционировать круглый год, а малая глубина Волго-Каспийского канала не позволяла морским танкерам дойти до Астрахани, поэтому нефтепродукты перегружали из танкеров на рейдовые суда, а в Астрахани – на нефтеналивные баржи. В незамерзающем порту Махачкала бакинские нефть и нефтепродукты переваливали на железную дорогу, кроме того здесь были построены нефтехранилища для их накопления в зимний период, когда порт Астрахань не действовал. Через Красноводск нефть и нефтепродукты поступали в республики Средней Азии и восточные районы СССР.

В порту Одесса переваливали северокавказскую и каспийскую нефть для снабжения юго-западных районов страны, поступавшую из портов Батуми, Новороссийск и Туапсе. В Батуми каспийская нефть транспортировалась по трубопроводу Баку – Батуми.

В 1955 г. объем добычи нефти в 67 млн т превышал объем перевалки нефти и нефтепродуктов морскими портами – 46,1 млн т. Это произошло вследствие стабилизации объема добычи в Азербайджане и разработки месторождений между Волгой и Уралом. Для транспортировки нефти из района «второго Баку» использовали трубопроводы и внутренний водный транспорт [8, 28, 29]. Трубопроводный транспорт активно развивался: длина магистральных трубопроводов увеличилась с 4,1 тыс. км в 1940 г. до 10,4 тыс. км в 1955 г. [30].

Вышеперечисленное повлекло за собой потерю Каспийским бассейном позиции лидера. По абсолютным значениям грузооборот Каспийского бассейна в 1955 г. соответствовал уровню 30-х гг., удельный вес к 1955 г. снизился до 31 %, что соответствовало уровню 1905–1908 гг.

Морские порты Каспийского бассейна, специализировавшиеся на перевалке нефти и нефтепродуктов, также снизили удельный вес собственного грузооборота в грузообороте портов страны: Баку – с 20 % в 30-е гг. XX в. до 12 % в 1955 г.; Астрахань – с 12 до 6 %; Махачкала – с 9 до 6 % за тот же период. Несмотря на снижение удельного веса грузооборота, перечисленные порты оставались лидерами среди советских портов по этому показателю. Порт Баку переваливал больше, чем Северный и Балтийский бассейны (8 и 9 % соответственно в 1955 г.) (см. табл. 1). Конкуренцию этим трем портам Каспийского моря составлял порт Одесса, который в 1955 г. (впервые с 1905 г.) по показателю грузооборота уступил только порту Баку.

Кроме бакинской нефти и нефти «второго Баку», нефть добывали в Краснодарском крае и на Северном Кавказе. Эту нефть и нефтепродукты из нее переваливали в черноморском порту Туапсе, где с 1929 г. работал нефтеперерабатывающий завод.

Объем перевалки экспортной нефти, до 1953 г. не превышавший 700 тыс. т, в 1954 г. начал стабильный рост с 2,8 млн т, в 1957 г. достиг уровня 1932 г. в 5,7 млн т и не прекращается до настоящего времени. В 1946–1955 гг. советские порты переваливали от 1,6 до 2,6 млн т в год импортных нефтепродуктов [31], что составляло 30–40 % в структуре перевалки всех импортных грузов. Ежегодный объем перевалки импортной нефти и нефтепродуктов в течение послевоенного десятилетия значительно увеличился по сравнению с предвоенными годами, когда он не превышал 125 тыс. т.

Импортные нефть и нефтепродукты Советский Союз получал в соответствии с соглашением между СССР и Румынией [32]. По этому соглашению Румыния обязалась поставить в Советский Союз за 6 лет, с 12 сентября 1944 г. по 12 сентября 1950 г., 10,2 млн т нефти и нефтепродуктов на сумму 150 млн долл., что составляло ровно половину стоимости всех румынских репараций. Румынские нефтепродукты переваливалась в дунайских портах Измаил и Рени. Кроме того, Советский Союз получал нефтепродукты из США по послевоенным соглашениям по ленд-лизу со дня победы над Японией по 28 февраля 1946 г. и в дальнейшем: в 1946 г. – 790 тыс. т, в 1947 г. – 333 тыс. т дизельного топлива и мазута. К 1954 г. поставки уменьшились до 2 тыс. т [12, 33].

В 1946–1955 гг. второе место по объему перевалки, значительно уступая нефти, занимал каменный уголь. В структуре топливного баланса (в пересчете на условное топливо) в первом послевоенном десятилетии уголь занимал 70 %, нефть – 22 % [34]. Основными потребителями угля были железные дороги и электростанции. Порты Черного и Азовского морей переваливали уголь Донбасса, сахалинский и сучанский уголь – порты Дальневосточного бассейна, уголь Воркуты и Дудинки – порты Северного бассейна. Почти весь уголь Черноморско-Азовского бассейна грузился в порту Мариуполь (с 1948 г. – Жданов). Для снабжения западной части Украины уголь направлялся в Одессу, для Закавказья и Северного Кавказа – в порты Поти и Новороссийск. Печорским углем снабжался Европейский Север страны до реки Волги и Северо-Запад (до Ленинграда), из Нарьян-Мара его везли в порт Мурманск и в порт Архангельск по внутренним водным путям.

В 1940 г. советские порты переваливали 4,9 млн т угля. В 1946 г. объем перевалки уменьшился в 2,7 раза, до 1,9 млн т, достигнув уровня 1929 г. В 1955 г. объем перевалки угля в советских портах

увеличился по сравнению с 1940 г. в 2,8 раза – до 13,7 млн т (см. табл. 6). Порты Черного и Азовского морей в послевоенное десятилетие переваливали от 2 до 6 млн т угля в год (добыча – 93–147 млн т), Дальнего Востока – от 1 до 4 млн т (добыча – 7–20 млн т), Балтийского – от 1 до 3 млн т, Северного – от 1 до 1,5 млн т (добыча до 10 млн т) [8, 35, 36]. В 1941 г. началась разработка Печорского угольного бассейна, который вместе с углем Урала и Кузбасса заместил потерю Донбасского угля в годы Великой Отечественной войны. Объем перевалки угля в Северном бассейне в 1955 г. увеличился в 2 раза по сравнению с 1940 г.

Основной объем перевалки угля в послевоенном десятилетии приходился на малый каботаж – от 68 до 81 %. В этот период постепенно увеличивался экспорт угля, который в 1955 г. достиг 1,9 млн т. Через порты Балтийского моря Советский Союз импортировал от 1 до 2 млн т угля в год, в основном из Польши, т. к. дешевле было импортировать уголь в западные районы СССР, чем вести его с собственных угольных месторождений.

Объем перевалки руды советскими портами в 1955 г. увеличился почти в 4 раза по сравнению с 1940 г.: с 3,2 до 12,6 млн т (см. табл. 6.), 92–95 % руды переваливали в портах Черноморско-Азовского бассейна (исключением стал 1946 г. – 80 %) [8]. К портам этого бассейна тяготели крупнейшие месторождения железной и марганцевой руды (Керченское, Криворожское, Чиатурское). Руда Кривого Рога обеспечивала 39 % добычи железной руды в СССР [34]. Из криворожской и керченской руды выплавляли металл на Ждановском (Мариупольском) заводе «Азовсталь». На этот завод через одноименный порт, принадлежавший заводу, также везли руду с Камыш-Бурунского горно-обогатительного комбината.

В послевоенное десятилетие 74–83 % руды переваливали в малом каботаже (исключением был 1946 г. – 31 %), 10–14 % руды переваливали на экспорт; СССР экспортировал руду в Польшу, ГДР, Венгрию. Перевалка импортной руды постепенно снизилась с 13 % в 1946 г. до 4 % в 1955 г.

Объем перевалки лесных грузов увеличился в 1955 г. относительно 1940 г. в 2,4 раза: с 4,4 до 10,5 млн т. От 40 до 52 % лесных грузов переваливал Северный бассейн, 25–30 % – Дальневосточный, 10–22 % – Балтийский. Лесные грузы в этих бассейнах поступали в крупные порты из более мелких портов малым каботажем, который составлял 80–85 % всего объема. Перевалка экспортных лесных грузов в 1955 г. увеличилась в 3 раза по сравнению с 1940 г., достигнув 1,9 млн т. Наиболее значительный рост перевалки лесных грузов имел место в Дальневосточном бассейне – в 11 раз. Объемы производства в лесной промышленности повышались за счет восточных и северных районов страны, в центре, на юге и западе заготовка леса снижалась из-за того, что леса этих районов не успевали восстанавливаться после вырубок в предыдущие годы.

Объем перевалки хлебных грузов в послевоенном десятилетии колебался от минимальных 2,1 млн т в 1946 г. до максимальных 4,5 млн т в 1952 г., в 1955 г. – был примерно равен уровню 1940 г. – 3,4 млн т. В малом каботаже этот показатель менялся от 1,1 до 2,5 млн т в рассматриваемом периоде и не превышал уровень 1940 г. в 3,1 млн т. Объем перевалки экспортируемых хлебных грузов составлял от 0,6 до 2 млн т, импортируемых – не превышал 0,4 млн т. Зерно поступало по репарациям из Румынии и Венгрии в порты Черноморско-Азовского бассейна Рени и Измаил.

Для послевоенного восстановления экономики увеличилась потребность в строительных материалах, поэтому их перевалка в советских портах в 1955 г. возросла в 4,4 раза по сравнению с 1940 г.

В 1955 г. значительно, на 3,1 млн т, в 2,2 раза, увеличился объем перевалки импортных грузов по сравнению с 1940 г. В 1946 г. он достиг максимальных для СССР 7,5 млн т, затем снизился до 6 млн т в год. Объема перевалки импортных грузов в 7,5 млн т СССР достигнет через 15 лет, в 1961 и в 1962 г., когда начнет импортировать зерно. В 1946 г. объем перевалки прочих импортных грузов, основной частью которых было оборудование, составил 3,8 млн т, почти в два раза превысив максимальный уровень этого показателя в годы первой пятилетки (1931 г. – 2,2 млн т [37]).

Значительный рост перевалки импортных грузов был связан с репарациями Советскому Союзу Германии, Венгрии, Румынии и Финляндии. До окончания войны, в 1944–1945 гг., Советский Союз, Великобритания и США заключили соглашения о перемирии с Румынией, Финляндией и Венгрией [38–40]. Эти документы определяли объем, стоимость и сроки поставок в СССР товаров в возмещение убытков, причиненных военными действиями и оккупацией советской территории. В соответствии с этими соглашениями в течение 6 лет Румыния и Финляндия ежегодно поставляли Советскому Союзу товары на сумму 50 млн долл. каждая, Венгрия – на 33,34 млн долл. Общая стоимость репарационных товаров из Румынии и Финляндии составила 600 млн долл., из Венгрии – 200 млн долл. Румыния поставляла в СССР нефтепродукты, зерно, скот, лесные материалы, морские и речные суда, оборудование, паровозы, вагоны, цистерны, машинное и железнодорожное оборудование. Кроме нефтепродуктов, за 6 лет Румыния поставила Советскому Союзу 682,7 тыс. т зерна на сумму 16 002,5 тыс. долл., которое шло по железной дороге или через советские дунайские порты Измаил и Рени.

Финляндия поставляла Советскому Союзу в счет репараций лесные материалы, продукцию целлюлозно-бумажной промышленности, кабельную продукцию, морские и речные суда и различное машинное оборудование; Венгрия – машинное оборудование, суда, зерно, скот и другие товары. Морским транспортом поставки репарационных товаров из Румынии и Венгрии проходили через советские порты на Дунае, из Финляндии – через порты Балтийского моря.

Германия поставляла товары в счет репараций в соответствии с решениями Потсдамской конференции. То имущество и оборудование, которое Советский Союз вывез из Германии до окончания Потсдамской конференции (2 августа 1945 г.), классифицировалось как трофейное; имущество, вывезенное позже, засчитывалось в счет германских репараций. В целом за вторую половину 1945 г. из советской зоны оккупации в Советский Союз было вывезено 1 975 тыс. т оборудования на общую сумму 711 млн долл. В соответствии с решениями Потсдамской конференции за два года (1946–1947 гг.), из советской зоны оккупации в Советский Союз было вывезено 6 025 тыс. т оборудования [41]. Из 800 тыс. т металлоконструкций, полученных Советским Союзом от Германии в качестве репараций, Министерство морского флота получило 412 тыс. т, которые были использованы для строительства складов в портах Ленинград и Баку [42].

Кроме поставок из советской зоны оккупации, согласно решениям Потсдамской конференции, Советский Союз получал до февраля 1948 г. из западных зон оккупации 15 % пригодного к использованию комплексного промышленного оборудования. Стоимость этого оборудования была оценена в 600 млн долл. В обмен на это оборудование СССР поставлял в западные зоны оккупации продовольствие, промышленные изделия и другие материалы на ту же сумму. Также, согласно решениям Потсдамской конференции, Советский Союз получал безвозмездно из западных зон оккупации 10 % пригодного к использованию комплексного промышленного оборудования. Стоимость этого оборудования оценивалась в 400 млн долл., 15 % этого оборудования СССР должен был передать Польше [41]. После 1948 г. репарационные обязательства Германии Советскому Союзу выполнялись за счет продукции, произведенной на германских предприятиях.

В 1947 г. Советский Союз заключил мирные договоры с Венгрией, Болгарией, Румынией и Финляндией, в соответствии с которыми репарационные выплаты товарами продолжались. В 1948 г. суммы репарационных платежей Финляндии, Венгрии и Румынии, в 1950 г. Германской Демократической Республики были сокращены вдвое [43–45].

Проведем анализ увеличения объемов перевалки основных грузов, составляющих основу грузовой базы морского транспорта с увеличением объемов их производства. Сравнение показателей темпа роста объема производства и темпа роста объема перевалки основных грузов в морских портах указывает на то, что темпы роста объема перевалки выше темпов роста объема производства у всех основных грузов, кроме хлебных и нефтяных (табл. 7).

Таблица 7

Table 7

Темпы роста объемов производства и объемов перевалки основных грузов в 1940–1955 гг.*

Growth rates of production volumes and volumes of transshipment of main cargoes in (1940–1955)

Вид груза	Объем производства, млн т (лесные грузы, млн м^3)		Объем перевалки**, млн т		Удельный вес объема перевалки в объеме производства, %		Среднегодовой темп роста (1940–1955 гг.), %	
	1940 г.	1955 г.	1940 г.	1955 г.	1940 г.	1955 г.	Объем производства	Объем перевалки
Хлебные	93,3	104,3	1,9	1,9	2,0	1,8	0,7	–0,2
Лесные	246,1	350,0	2,5	6,2	1,0	1,8	2,4	6,0
Металлы	46,3	110,2	0,1	1,9	0,3	1,7	6,0	11,8
Руда	29,9	78,0	1,8	6,8	6,0	8,7	6,6	9,6
Каменный уголь	165,9	391,3	1,5	7,1	0,9	1,8	5,9	7,0
Нефть и нефтепродукты	31,1	70,8	20,3	23,7	65,3	33,5	5,6	0,9

*Составлено по [8, 31, 34, 46–48].

**Из грузооборота портов вычитается импорт и сделана корректировка на то, что в малом и большом каботаже перевалка груза учитывается дважды: в порту погрузки и порту выгрузки.

Изменение объемов перевалки нефти в советских портах и его причины рассмотрены ранее. Превышение темпа роста объема сбора зерновых над темпами роста объемов перевалки можно объяснить следующим. В 1940 г. валовый сбор зерновых в СССР составил 93,3 млн т. В послевоенные годы этот показатель был значительно ниже: 79,3 млн т в 1950 г., 80,6 млн т в 1953 г., 83,6 млн т

в 1954 г. [46]. С начала 50-х гг. началось освоение целинных и залежных земель, расположенных далеко от морских побережий, – в Казахстане, Урале, Сибири. Вывозили зерно из этих районов железнодорожным транспортом.

Объемы перевалки основных грузов морского транспорта – лесных, металлов, руды, каменного угля – росли быстрее, чем объемы производства, несмотря на то, что после войны активно развивались промышленные районы и месторождения Урала и Сибири, расположенные далеко от морских побережий. Морские порты переваливали незначительную долю, несколько процентов, от объема производства руды, металлов, добычи каменного угля, заготовки леса (табл. 7). Поэтому при сохранении схем транспортировки этих грузов увеличение объема производства на 1 % повлекло за собой увеличение объема перевозок, а следовательно, и объема перевалки грузов в портах на несколько процентов.

В 1946–1955 гг. морские порты развивались медленнее приоритетных для советского политического и хозяйственного руководства отраслей промышленности, железнодорожного и внутреннего водного транспорта. Среднегодовой темп роста добычи нефти, руды, каменного угля, производства металлов был примерно в 2 раза больше среднегодового темпа роста грузооборота морских портов (см. табл. 6, 7).

Выводы

1. Среднегодовой темп роста грузооборота советских портов в 1938–1955 гг. был таким же, как и у портов США, – 2,8 % и превышал аналогичный показатель портов Германии, Нидерландов, Франции, Италии и Великобритании. Абсолютное увеличение грузооборота за этот период у портов США было в 5,3 раза больше, чем у советских портов.

2. Несмотря на расширение внешней торговли СССР, роль морских портов снижалась. В 1938 г. морские порты переваливали 93 % внешнеторговых грузов страны. В 1957–1958 гг. этот показатель снизился до 36 %. Среднегодовой темп роста внешнеторгового грузооборота СССР в 1938–1958 гг. составлял 9,8 %, в то время как среднегодовой темп роста объема перевалки внешнеторговых грузов в морских портах – 4,8 %.

3. Объем перевалки морских портов увеличивался медленнее, чем объем перевозок железнодорожного и внутреннего водного транспорта. Среднегодовой темп роста объема перевалки морских портов в 1940–1955 гг. составил 3,3 %, среднегодовой темп роста объема перевозок железнодорожного транспорта – 5,2 %, внутреннего водного – 3,8 %.

4. Грузооборот морских портов, расположенных на территориях, присоединенных к СССР по итогам Второй мировой войны (Прибалтика, Южная Финляндия, Бессарабия, Южный Сахалин), в 1946 г. достиг 3,1 млн т, в 1955 г. – 9,6 млн т, что составляло около 9 % от грузооборота советских портов в эти годы.

5. В 1940–1955 гг. морские порты развивались медленнее приоритетных для советского руководства отраслей промышленности. Несмотря на то, что среднегодовые темпы роста перевалки лесных грузов, металлов, руды, каменного угля были выше среднегодовых темпов роста их производства, общий среднегодовой темп роста грузооборота портов (3,3 %) был ниже. Это объясняется невысоким (0,9 %) среднегодовым темпом роста перевалки нефти и нефтепродуктов, объем перевалки которых характеризовался самым большим удельным весом, несмотря на его уменьшение с 62 % в 1940 г. до 43 % в 1955 г.

6. В первое послевоенное десятилетие морские порты в основном переваливали грузы в малом каботаже – от 72 до 82 %. По этому виду плавания был самый большой абсолютный рост: в 1955 г. на 71,3 млн т в сравнении с 1946 г. и на 41,6 млн т – с 1940 г. Значительный рост перевалки импортных грузов в послевоенные годы был связан с военными трофеями и репарациями. В 1946 г. объем перевалки импортных грузов был максимальным – 7,5 млн т. В 1940 г. порты перевалили в 2,8 раз меньше импортных грузов, в 1955 г. – в 1,3 раза меньше. Перевалка импортных грузов портами СССР достигнет такого же объема через 15 лет, в 1961 и в 1962 г. В 1946 г. объем перевалки прочих импортных грузов, основной частью которых было оборудование, составил 3,8 млн т, почти в 2 раза превысив максимальный уровень этого показателя в годы первой пятилетки.

Список источников

1. *Annual* abstracts of statistics № 79. 1913/1937. Great Britain. Central statistical office. London, 1939. 380 p.

2. *Annual* abstract of statistics № 88. 1938/1950. Great Britain. Central statistical office. London, 1952. 329 p.

3. *Annual* abstract of statistics № 102. 1965. Central statistical office. London: Her Majesty's stationery office, 1965. 477 p.

4. *Annali* di statistica. URL: https://ebiblio.istat.it/digibib (дата обращения: 02.06.2021).

5. *DigiZeitschriften.* URL: https://www.digizeitschriften.de (дата обращения: 02.06.2021).

6. *Historisch.cbs.nl.* URL: http://www.historisch.cbs.nl (дата обращения: 02.06.2021).

7. *Проект* «Исторические материалы». URL: https://www.istmat.info (дата обращения: 02.06.2021).

8. *Морской* флот в 1940, 1946–1955 гг.: стат. справ. / Министерство морского флота СССР. Планово-экономическое управление. М.: Мор. трансп., 1958. Ч. II. 322 с.

9. *Gallica*. URL: https://gallica.bnf.fr/ark (дата обращения: 02.06.2021).

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

11. *Советский* транспорт (1917–1927 г.) / Народный комиссариат путей сообщения. М.: Изд-во НКПС, 1927. 242 с.

12. *Babel.hathitrust.org*. URL: https://babel.hathitrust.org (дата обращения: 02.06.2021).

13. *Внешняя* торговля СССР за 1955–1958 гг.: стат. справ. М.: Внешторгиздат, 1959. 435 с.

14. *Статистический* отчет Министерства по основным показателям работы морского транспорта за 1958–1965 гг. // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 8679. Л. 7.

15. *Речной* транспорт в 1922 г. // Материалы по статистике путей сообщения. М.: Транспечать, 1924. Вып. 23. 365 с.

16. *Железнодорожный* транспорт в 1913 г. / под ред. В. В. Рачинского, В. Н. Соколова, Е. Н. Спенглера. М.: Транспечать, 1925. 321 с.

17. *Морской* транспорт в 1924 и 1925 гг. Работа морских торговых флотов и Госторгфлота. Труд. Морской торговый флот иностранных государств // Материалы по статистике путей сообщения. М.: Транспечать, 1926. Вып. 55. С. 96.

18. *Докладные* записки и справки, представленные руководству Госплана СССР о планировании работы транспорта (15 июля – 26 ноября 1955 г.) // РГАЭ. Ф. 355. Оп. 1. Д. 99. Л. 102.

19. *Статистический* отчет о работе железнодорожного транспорта за 1940 г. // Материалы по статистике железнодорожного транспорта. Центральный отдел статистического учета и отчетности. М.: Трансжелдориздат, 1944. Вып. 195. С. 103.

20. *Перевозки* грузов на железнодорожном транспорте в 1955 г. // Материалы по статистике железнодорожного транспорта. М.: Упр. стат. учета и отчетности, 1956. Вып. 307. С. 488.

21. *Статистический* ежегодник на 1912 г. / под ред. В. И. Шараго. Совет съездов представителей промышленности и торговли. СПб.: тип. «Экономия», 1912. 415 с.

22. *Статистический* ежегодник на 1913 г. / под ред. В. И. Шараго. Совет съездов представителей промышленности и торговли. СПб.: тип. «Экономия», 1913. 747 с.

23. *Статистический* ежегодник на 1914 г. / под ред. В. И. Шараго. Совет съездов представителей промышленности и торговли. СПб.: тип. «Экономия», 1914. 849 с.

24. *Статистический* ежегодник России 1915 г. (год двенадцатый). Петроград: Изд. Центр. стат. ком. МВД, 1916. URL: https://istmat.org/node/17163 (дата обращения: 02.06.2021).

25. *Морской* транспорт в 1956–1957 гг.: стат. сб. Министерства путей сообщения // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 8637. Л. 495.

26. *Перевозки* грузов и пассажиров на судах Министерства морского флота за 1966 г. М.: Планово-экон. упр. ММФ СССР, 1967. 583 с.

27. *Перевозки* грузов и пассажиров на судах Министерства морского флота за 1972 г. М.: Планово-экон. упр. ММФ СССР, 1973. 256 с.

28. *Экспертиза* схемы нефтяной промышленности на 1955–1960 гг. // РГАЭ. Ф. 355. Оп. 1. Д. 478. Л. 52.

29. *Материалы* по развитию и реконструкции портов 1948 г. / Министерство морского флота. Бюро экспертизы // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 2820. Л. 294.

30. *Транспорт* и связь СССР: стат. сб. М.: Центр. стат. упр. при Совете министров СССР. Статистика, 1972. Т. I. С. 298.

31. *Морской* флот в 1940, 1946–1955 гг.: стат. справ. / Планово-экономическое управление Министерства морского флота. М.: Мор. трансп., 1958. Ч. I. 316 с.

32. *Соглашение* между СССР и Румынией о поставках Румынией товаров в возмещение убытков, причиненных Румынией Советскому Союзу военными действиями и оккупацией советской территории. Перечень товаров, подлежащих поставке Румынией в течение 6 лет действия соглашения о перемирии от 12 сентября 1944 г. Копия / Наркомвнешторг СССР. Отдел торговых договоров // РГАЭ. Ф. 413. Оп. 13. Д. 4567. Л. 54.

33. *Экономические* материалы по США, 60 листов, 1949 г. Документы о расчетах по ленд-лизу (справки, расчеты, докладные записки) / Минвнешторг СССР. Учетно-экономический отдел // РГАЭ. Ф. 413. Оп. 13. Д. 6291. Л. 60.

34. *Развитие* экономики СССР в 1950–1957 гг. М.: Изд-во Науч.-исслед. экон. ин-та Госплана СССР, 1958. 174 л. // РГАЭ. Ф. 99. Оп. 2. Д. 14. Л. 174.

35. *Кузнецов А. Л.* Морские и сухопутные порты в новой мировой системе грузораспределения // Эксплуатация мор. трансп. 2009. № 1 (55). С. 9–12.

36. *Будницкий И. М.* Размещение угольной промышленности и районирование потребления углей в СССР. М.: Углетехиздат, 1955. 87 с.

37. *Морской* транспорт в 1932 г. М.: Вод. трансп., 1934. 129 с.

38. *Соглашение* между СССР и Финляндией о поставках Финляндией товаров в возмещение убытков, причиненных Финляндией СССР военными действиями и оккупацией советской территории. 19 сентября 1944 г. Копия // РГАЭ. Ф. 413. Оп. 13. Д. 4327. Л. 69.

39. *Соглашение* между Венгрией и СССР о поставках Венгрией товаров в возмещение убытков, причиненных Венгрией СССР военными действиями и оккупацией советской территории, приложения и спецификация к соглашению. 20 января 1945 г. Копия // РГАЭ. Ф. 413. Оп. 13. Д. 4546. Л. 140.

40. *Соглашение* между СССР и Румынией о поставках Румынией товаров в возмещение убытков, причиненных Румынией Советскому Союзу военными действиями и оккупацией советской территории. Перечень товаров, подлежащих поставке Румынией в течение 6 лет действия соглашения о перемирии от 12 сентября 1944 г. Копия / Наркомвнешторг СССР. Отдел торговых договоров // РГАЭ. Ф. 413. Оп. 13. Д. 4567. Л. 54.

41. *Документы* по репарациям из Германии (обзоры, справки, докладные записки) 1946 г. // РГАЭ. Ф. 413. Оп. 13. Д. 4567. Л. 54.

42. *Переписка* с Советом министров СССР и его комитетами о развитии и реконструкции портов и судостройремзаводов. Т. I. // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 4499. Л. 314.

43. *Соглашение* о сокращении поставок товаров Советскому Союзу Финляндией в счет репараций 28.07.1948 // РГАЭ. Ф. 413. Оп. 13. Д. 5789. Л. 4.

44. *Справки*, письма Управления репараций СКК в Германии по вопросам репараций // РГАЭ. Ф. 413. Оп. 13. Д. 6291. Л. 60.

45. *Информационные* сводки Управлений по репарациям Венгрии, Финляндии и Румынии // РГАЭ. Ф. 413. Оп. 13. Д. 7034. Л. 152.

46. *Экономическая* жизнь СССР. Хроника событий и фактов 1917–1959. М.: Совет. энциклоп., 1961. 780 с.

47. *Финансы* социалистического хозяйства за 1940 г.: сб. таблиц ЦУНХУ СССР. Сводные итоги по годовым отчетам союзных наркоматов. Ч. I. Основная деятельность // РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 16. Д. 279. Л. 102.

48. *Финансовые* показатели отчетов союзных министерств и ведомств по основной деятельности за 1955 г.: сб. таблиц ЦСУ СССР. Т. I. Таблицы № 1, 3, 4, 5, 15 // РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 16. Д. 1244. Л. 548.

References

1. *Annual abstracts of statistics № 79. 1913/1937.* Great Britain. Central statistical office. London, 1939. 380 p.

2. *Annual abstract of statistics № 88. 1938/1950.* Great Britain. Central statistical office. London, 1952. 329 p.

3. *Annual abstract of statistics № 102. 1965.* Central statistical office. London, Her Majesty's stationery office, 1965. 477 p.

4. *Annali di statistica.* Available at: https://ebiblio.istat.it/digibib (accessed: 02.06.2021).

5. *DigiZeitschriften.* Available at: https://www.digizeitschriften.de (accessed: 02.06.2021).

6. *Historisch.cbs.nl.* Available at: http://www.historisch.cbs.nl (accessed: 02.06.2021).

7. *Proekt «Istoricheskie materialy»* [Project Historical Materials]. Available at: https://www.istmat.info (accessed: 02.06.2021).

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

9. *Gallica.* Available at: https://gallica.bnf.fr/ark (accessed: 02.06.2021).

10. *Morskoi transport v 1939 g.* [Maritime transport in 1939]. Narodnyi komissariat morskogo flota SSSR. Moscow, Morskoi transport Publ., 1940. 411 p.

11. *Sovetskii transport (1917–1927 g.)* [Soviet transport (1917–1927)]. Narodnyi komissariat putei soobshcheniia. Moscow, Izd-vo NKPS, 1927. 242 p.

12. *Babel.hathitrust.org.* Available at: https://babel.hathitrust.org (accessed: 02.06.2021).

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

14. Statisticheskii otchet Ministerstva po osnovnym pokazateliam raboty morskogo transporta za 1958–1965 gg. [Statistical report of Ministry by main indicators of work of maritime transport for 1958–1965]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki,* f. 8045, op. 3, d. 8679, l. 7.

15. Rechnoi transport v 1922 g. [River transport in 1922]. *Materialy po statistike putei soobshcheniia.* Moscow, Transpechat' Publ., 1924. Iss. 23. 365 p.

16. *Zheleznodorozhnyi transport v 1913 g.* [Railway transport in 1913]. Pod redaktsiei V. V. Rachinskogo, V. N. Sokolova, E. N. Spenglera. Moscow, Transpechat' Publ., 1925. 321 p.

17. Morskoi transport v 1924 i 1925 gg. Rabota morskikh torgovykh flotov i Gostorgflota. Trud. Morskoi torgovyi flot inostrannykh gosudarstv [Maritime transport in 1924 and 1925. Operation of marine merchant fleets and the State Trade Fleet. Work. Maritime merchant fleet of foreign states]. *Materialy po statistike putei soobshcheniia.* Moscow, Transpechat' Publ., 1926. Iss. 55. P. 96.

18. Dokladnye zapiski i spravki, predstavlennye rukovodstvu Gosplana SSSR o planirovanii raboty transporta (15 iiulia – 26 noiabria 1955 g.) [Memorandums and certificates submitted to the leadership of the State Planning Committee of the USSR on the planning of transport (July 15 - November 26, 1955)]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki,* f. 355, op. 1, d. 99, l. 102.

19. Statisticheskii otchet o rabote zheleznodorozhnogo transporta za 1940 g. [Statistical report on railway transport operation in 1940]. *Materialy po statistike zheleznodorozhnogo transporta.* Tsentral'nyi otdel statisticheskogo ucheta i otchetnosti. Moscow, Transzheldorizdat, 1944. Iss. 195. P. 103.

20. Perevozki gruzov na zheleznodorozhnom transporte v 1955 g. [Transportation of goods by railway transport in 1955]. *Materialy po statistike zheleznodorozhnogo transporta*. Moscow, Upravlenie statisticheskogo ucheta i otchetnosti, 1956. Iss. 307. P. 488.

21. *Statisticheskii ezhegodnik na 1912 g.* [Statistical Yearbook for 1912]. Pod redaktsiei V. I. Sharago. Sovet s"ezdov predstavitelei promyshlennosti i torgovli. Saint-Petersburg, tipografiia «Ekonomiia», 1912. 415 p.

22. *Statisticheskii ezhegodnik na 1913 g.* [Statistical Yearbook for 1913]. Pod redaktsiei V. I. Sharago. Sovet s"ezdov predstavitelei promyshlennosti i torgovli. Saint-Petersburg, tipografiia «Ekonomiia», 1913. 747 p.

23. *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.

24. *Statisticheskii ezhegodnik Rossii 1915 g. (god dvenadtsatyi)* [Statistical Yearbook for 1915]. Petrograd, Izdanie Tsentral'nogo statisticheskogo komiteta MVD, 1916. Available at: https://istmat.org/node/17163 (accessed: 02.06.2021).

25. Morskoi transport v 1956–1957 gg.: statisticheskii sbornik Ministerstva putei soobshcheniia [Maritime transport in 1956–1957: statistical compendium of the Ministry of Railways]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki,* f. 8045, op. 3, d. 8637, l. 495.

26. *Perevozki gruzov i passazhirov na sudakh Ministerstva morskogo flota za 1966 g.* [Transportation of goods and passengers by ships of the Ministry of the Navy for 1966]. Moscow, Planovo-ekonomicheskoe upravlenie MMF SSSR, 1967. 583 p.

27. *Perevozki gruzov i passazhirov na sudakh Ministerstva morskogo flota za 1972 g.* [Transportation of goods and passengers by ships of the Ministry of the Navy for 1972].

Moscow, Planovo-ekonomicheskoe upravlenie MMF SSSR, 1973. 256 p.

28. Ekspertiza skhemy neftianoi promyshlennosti na 1955–1960 gg. [Examination of oil industry scheme for 1955–1960]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki,* f. 355, op. 1, d. 478, l. 52.

29. Materialy po razvitiiu i rekonstruktsii portov 1948 g. [Materials on development and reconstruction of ports in 1948]. Ministerstvo morskogo flota. Biuro ekspertizy. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki,* f. 8045, op. 3, d. 2820, l. 294.

30. Transport i sviaz' SSSR: statisticheskii sbornik [Transport and communications in USSR: statistical collection]. Moscow, Tsentral'noe statisticheskoe upravlenie pri Sovete ministrov SSSR. *Statistika,* 1972. Vol. I. P. 298.

31. *Morskoi flot v 1940, 1946–1955 gg.: statisticheskii spravochnik* [Naval fleet in 1940, 1946–1955: statistical handbook]. Planovo-ekonomicheskoe upravlenie Ministerstva morskogo flota. Moscow, Morskoi transport Publ., 1958. Part I. 316 p.

32. Soglashenie mezhdu SSSR i Rumyniei o postavkakh Rumyniei tovarov v vozmeshchenie ubytkov, prichinennykh Rumyniei Sovetskomu Soiuzu voennymi deistviiami i okkupatsiei sovetskoi territorii. Perechen' tovarov, podlezhashchikh postavke Rumyniei v techenie 6 let deistviia soglasheniia o peremirii ot 12 sentiabria 1944 g. Kopiia [Agreement between the USSR and Romania on the supply of goods by Romania in compensation for losses caused by Romania to the Soviet Union by military operations and the occupation of Soviet territory. List of goods to be supplied by Romania during the 6 years of the armistice agreement of September 12, 1944 Copy]. Narkomvneshtorg SSSR. Otdel torgovykh dogovorov. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki,* f. 413, op. 13, d. 4567, l. 54.

33. Ekonomicheskie materialy po SShA 60 listov, 1949 g. Dokumenty o raschetakh po lend-lizu (spravki, raschety, dokladnye zapiski) [Economic materials on USA 60 sheets, 1949. Documents on Lend-Lease settlements (certificates, calculations, memorandums)]. Minvneshtorg SSSR. Uchetno-ekonomicheskii otdel. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki,* f. 413, op. 13, d. 6291, l. 60.

34. Razvitie ekonomiki SSSR v 1950–1957 gg. [Development of USSR economy in 1950–1957.]. M.: Nauch.-issled. ekon. in-t Gosplana SSSR, 1958. 174 l. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki,* f. 99, op. 2, d. 14, l. 174.

35. Kuznetsov A. L. Morskie i sukhoputnye porty v novoi mirovoi sisteme gruzoraspredeleniia [Sea and land ports in new world system of cargo distribution]. *Ekspluatatsiia morskogo transporta,* 2009, no. 1 (55), pp. 9-12.

36. Budnitskii I. M. *Razmeshchenie ugol'noi promyshlennosti i raionirovanie potrebleniia uglei v SSSR* [Placement of coal industry and regionalization of coal consumption in USSR]. Moscow, Ugletekhizdat, 1955. 87 p.

37. *Morskoi transport v 1932 g.* [Maritime transport in 1932]. Moscow, Vodnyi transport Publ., 1934. 129 p.

38. Soglashenie mezhdu SSSR i Finliandiei o postavkakh Finliandiei tovarov v vozmeshchenie ubytkov, prichinennykh Finliandiei SSSR voennymi deistviiami i okkupatsiei sovetskoi territorii. 19 sentiabria 1944 g. Kopiia [Agreement between the USSR and Finland on the supply of goods by Finland in compensation for losses caused by Finland to the USSR by military operations and the occupation of Soviet territory. September 19, 1944 Copy]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki,* f. 413, op. 13, d. 4327, l. 69.

39. Soglashenie mezhdu Vengriei i SSSR o postavkakh Vengriei tovarov v vozmeshchenie ubytkov, prichinennykh Vengriei SSSR voennymi deistviiami i okkupatsiei sovetskoi territorii, prilozheniia i spetsifikatsiia k soglasheniiu. 20 ianvaria 1945 g. Kopiia [Agreement between Hungary and the USSR on the supply of goods by Hungary in compensation for losses caused by Hungary to the USSR by military operations and the occupation of Soviet territory, appendices and specifications to the agreement. January 20, 1945 Copy]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki,* f. 413, op. 13, d. 4546, l. 140.

40. Soglashenie mezhdu SSSR i Rumyniei o postavkakh Rumyniei tovarov v vozmeshchenie ubytkov, prichinennykh Rumyniei Sovetskomu Soiuzu voennymi deistviiami i okkupatsiei sovetskoi territorii. Perechen' tovarov, podlezhashchikh postavke Rumyniei v techenie 6 let deistviia soglasheniia o peremirii ot 12 sentiabria 1944 g. Kopiia [Agreement between the USSR and Romania on the supply of goods by Romania in compensation for losses caused by Romania to the Soviet Union by military operations and the occupation of Soviet territory. List of goods to be supplied by Romania during the 6 years of the armistice agreement of September 12, 1944 Copy]. Narkomvneshtorg SSSR. Otdel torgovykh dogovorov. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki,* f. 413, op. 13, d. 4567, l. 54.

41. Dokumenty po reparatsiiam iz Germanii (obzory, spravki, dokladnye zapiski) 1946 g. [Documents on reparations from Germany (reviews, certificates, memorandums) 1946]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki,* f. 413, op. 13, d. 4567, l. 54.

42. Perepiska s Sovetom ministrov SSSR i ego komitetami o razvitii i rekonstruktsii portov i sudostroiremzavodov. Vol. I. [Correspondence with the Council of Ministers of the USSR and its committees on the development and reconstruction of ports and shipbuilding and repair plants. Vol. I]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki,* f. 8045, op. 3, d. 4499, l. 314.

43. Soglashenie o sokrashchenii postavok tovarov Sovetskomu Soiuzu Finliandiei v schet reparatsii 28.07.1948 [Agreement on reducing supply of goods to Soviet Union by Finland as reparations 07/28/1948]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki,* f. 413, op. 13, d. 5789, l. 4.

44. Spravki, pis'ma Upravleniia reparatsii SKK v Germanii po voprosam reparatsii [References, letters from Directorate of Reparations of SKK in Germany on reparations]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki,* f. 413, op. 13, d. 6291, l. 60.

45. Informatsionnye svodki Upravlenii po reparatsiiam Vengrii, Finliandii i Rumynii [Information summaries of Reparations Offices of Hungary, Finland and Romania]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki,* f. 413, op. 13, d. 7034, l. 152.

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

47. Finansy sotsialisticheskogo khoziaistva za 1940 g.: sbornik tablits TsUNKhU SSSR. Svodnye itogi po godovym otchetam soiuznykh narkomatov. Part I. Osnovnaia deiatel'nost' [Finances of socialist economy for 1940: Sat. Tables TsUNKHU USSR. Summary results of annual reports of allied people's commissariats. Part I. Main activity]. *Ros-*

siiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki, f. 1562, op. 16, d. 279, l. 102.

48. Finansovye pokazateli otchetov soiuznykh ministerstv i vedomstv po osnovnoi deiatel'nosti za 1955 g.: sbornik tablits TsSU SSSR. Vol. I. Tablitsy № 1, 3, 4, 5, 15 [Financial indicators of the reports of the union ministries and departments on their main activities for 1955: collection of tables of the Central Statistical Bureau of the USSR. Vol. I. Tables No. 1, 3, 4, 5, 15]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki,* f. 1562, op. 16, d. 1244, l. 548.

Статья поступила в редакцию 22.02.2022; одобрена после рецензирования 17.03.2022; принята к публикации 24.05.2022
The article was submitted 22.02.2022; approved after reviewing 17.03.2022; accepted for publication 24.05.2022

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 им. адмирала С. О. Макарова; sabaydashmar@rambler.ru

Marina V. Sabaydash – Candidate of Economics, 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