

Научная статья
УДК 338.012:338.1
<https://doi.org/10.24143/2073-5537-2022-3-23-35>
EDN AIZJOT

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

Марина Владиславовна Сабайдаш

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

Аннотация. Проведено исследование основных источников послевоенного восстановления и роста морского транспортного флота СССР, в том числе за счет трофейных судов и поставок судов в счет репараций. Проанализирован состав флота по типам судов, рассчитан их средний возраст и дедвейт, проведено сравнение с аналогичными среднемировыми показателями и показателями предыдущих лет, выявлена связь этих показателей с техническими характеристиками портов. Определено, каким образом природные условия и недостаток финансирования оказывали влияние на развитие морских портов и судоходных компаний. Приведен состав портового оборудования по источникам и периодам поступления, осуществлено сравнение уровня технической оснащенности портов с предыдущими периодами и с оснащенностью морских портов некоторых европейских стран. Отмечено изменение финансового результата по портовому хозяйству. Проведено сравнение показателей рентабельности и стоимости основных средств предприятий Министерства морского транспорта с аналогичными показателями предприятий Министерства промышленности, сельского хозяйства, путей сообщения и речного транспорта. Проанализирован удельный вес инвестиций в основной капитал предприятий морского транспорта в общем объеме инвестиций в основной капитал государственных и кооперативных предприятий СССР. Изучена государственная система управления морскими портами и ее изменения, исследовано управление взаимодействием с другими видами транспорта. Перечислены особенности распределения материальных, трудовых и финансовых ресурсов в советской экономике, их влияние на развитие морских портов. Выявлены объемы бюджетного финансирования предприятий морского транспорта, проведено сравнение с бюджетным финансированием железнодорожного и речного транспорта, Северного морского пути, органами государственного управления и органами государственной безопасности.

Ключевые слова: морские порты, экономика СССР, морские суда, репарации, инвестиции, финансирование морского транспорта

Для цитирования: *Сабайдаш М. В.* Ретроспективный анализ развития морских портов СССР (1946–1955 гг.). Часть II // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2022. № 3. С. 23–35. <https://doi.org/10.24143/2073-5537-2022-3-23-35>. EDN AIZJOT.

Original article

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

Marina V. Sabaydash

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

Abstract. The main sources of post-war restoration and growth of the USSR maritime transport fleet, including those due to captured ships and the supply of ships as reparations, have been studied. The composition of the fleet by types of vessels was analyzed, their average age and deadweight were calculated, a comparison was made with the similar average world indicators and indicators of the previous years, the relationship of these indicators with the technical characteristics of ports was revealed. It has been determined, in which way the natural conditions and lack of funding influenced the development of seaports and shipping companies. The composition of port equipment was analyzed by sources and periods of receipt, a comparison was made of the level of technical equipment of ports with previous periods and with the equipment of seaports of some European countries. The change in the financial result for the port facilities has been studied. Comparison of indicators of profitability and cost of fixed assets of enterprises of the Minis-

try of Maritime Transport with similar indicators of enterprises of the Ministries of Industry, Agriculture, Communications and River Transport was carried out. The share of investments in the fixed capital of maritime transport enterprises in the total volume of investments in the fixed capital of state and cooperative enterprises of the USSR was analyzed. The state system of management of seaports and its changes have been studied, the management of interaction with other modes of transport has been investigated. The features of the distribution of material, labor and financial resources in the Soviet economy, their influence on the development of seaports are analyzed. The volumes of budgetary financing of maritime transport enterprises were studied, a comparison was made with the budgetary financing of railway and river transport, the Northern Sea Route, government bodies and state security bodies.

Keywords: sea ports, economy of the USSR, ships, reparations, investments, financing of maritime transport

For citation: Sabaydash M. V. Retrospective analysis of sea ports development in the USSR (1946-1955). Part II. *Vestnik of Astrakhan State Technical University. Series: Economics*. 2022;3:23-35. (In Russ.). <https://doi.org/10.24143/2073-5537-2022-3-23-35>. EDN AIZJOT.

Введение

Деятельность морских торговых портов в изучаемом периоде происходила в тяжелых условиях послевоенного восстановления экономики. Процессы, влияющие на скорость восстановления и дальнейшее развитие экономики, были тесно связаны с использованием имущества, полученного Советским Союзом по ленд-лизу, а также в качестве военных трофеев и репараций. В советской и российской научной литературе отсутствует информация об имуществе, полученном морскими пароходствами и портами из перечисленных источников, и о влиянии использования этого имущества на послевоенное восстановление.

Кроме перечисленных источников поступления имущества, особого внимания заслуживают изучение и анализ объемов финансирования деятельности морских портов в послевоенное десятилетие из главного источника – государственного бюджета. В настоящее время в научной литературе отсутствует информация об объемах финансирования морского транспорта и их сравнение с финансированием отраслей промышленности и других видов транспорта.

Использование финансовых и материальных активов советских морских пароходств и портов, уровень его эффективности, который оценивается с помощью показателей рентабельности, необходимо анализировать вместе с исследованием системы управления морским транспортом. Отношения пароходств и портов с Министерством морского флота, Министерства с Советом министров в рамках жесткой вертикальной системы управления экономикой также требуют изучения и оценки. Вышеперечисленное определило актуальность проведенного исследования.

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

Методы исследования: анализ и синтез, сравнения.

Анализ состава морского флота и технической оснащенности портов

Общая сумма ущерба в результате Второй мировой войны на морском транспорте составила

4 825 047 тыс. руб. Из 36 портов пострадали 23 порта, в том числе Мариупольский, Туапсинский, Новороссийский, Феодосийский, Николаевский, Рижский, Таллиннский, Ленинградский, Мурманский. Было разрушено 35 плотин и дамб протяженностью 42 621 пог. м, 118 пристаней, пирсов, причалов протяженностью 48 876 пог. м, значительный ущерб нанесен судам портового флота. В оккупированных портах было разрушено 67 % причального фронта, 79 % складов, 78 % перегрузочного оборудования. По всем портам СССР было уничтожено 43 % всего причального фронта, 54 % всех складов и 47 % парка перегрузочного оборудования портов [1].

В годы войны не проводились дноуглубительные работы, судоходные и морские каналы обмелели, в ряд портов Черного, Азовского и Балтийского морей не могли заходить даже полностью загруженные суда среднего тоннажа. Технический флот был частично уничтожен, тот, что уцелел, утратил эксплуатационные характеристики и нуждался в ремонте. Навигационное оборудование портов и подходов к ним в оккупированных портах также подверглось уничтожению, уцелевшее – не ремонтировалось.

Восстановительные работы начинались сразу по окончании боевых действий. В первые послевоенные годы были очищены акватории и подходные каналы, восстановлены необходимые портовые сооружения и наименее разрушенные причалы.

Недостаток финансовых ресурсов, небольшие глубины и климатические условия накладывали жесткие ограничения на планы восстановления и развития портов. Большинство советских портов мелководные, замерзающие, превращение их в современные индустриальные объекты требовало огромных инвестиций. Так как морские порты финансировались по остаточному принципу, преодолеть или уменьшить влияние природных ограничений было невозможно. Поэтому морской транспортный флот Советского Союза в основном состоял и расширялся за счет мелко- и среднетоннажных судов. Послевоенное восстановление и увеличение основного капитала морского транспорта происходило за счет военных трофеев, репа-

раций, строительства новых судов и производства портового оборудования на советских и европейских заводах. Некоторое количество судов, поставленных США во время войны по программе ленд-лиза, не были возвращены Америке и эксплуатировались в составе торгового флота СССР.

Перед войной морской торговый флот СССР состоял из 534 судов дедвейтом 1 810–1 812 тыс. т [1]. К 1956 г. количество судов увеличилось до 818–823, согласно разным источникам, а общий тоннаж – до 2 697 тыс. т [2, 3]. В соответствии с [1] во время войны флотом было потеряно 269 грузовых и 25 грузопассажирских судов общим дедвейтом 1 063 тыс. т, в соответствии с более поздними [2, 4] – 693 тыс. т. дедвейта. Во время войны по ленд-лизу было получено 71 судно общим дедвейтом 580 тыс. т, в том числе 36 судов типа Liberty. Со

второй половины 1944 г. Советский Союз по репарациям получал морские суда из Румынии, Венгрии и Финляндии. Согласно решению Потсдамской конференции германский флот был разделен на три части между державами-победительницами, Советский Союз получил 178 трофейных судов, в том числе 116 судов – Народный комиссариат морского флота. Начиная с 1950 г. морской торговый флот СССР пополнялся судами, построенными на отечественных и иностранных заводах. За 1946–1955 гг. морской транспортный флот увеличился за счет судов, построенных на отечественных судостроительных заводах и восстановленных – на 41 % по дедвейту и 39 % по количеству, построенных на иностранных заводах – на 32 % по дедвейту и по количеству, военных трофеев, репараций – 27 % по дедвейту и 29 % по количеству (табл. 1).

Таблица 1

Table 1

Источники пополнения и средний дедвейт судов транспортногo флота СССР (1946–1955 гг.)*

Sources of replenishment and the average deadweight of the ships of the transport fleet in the USSR (1946-1955)

Источники пополнения	Сухогрузный флот			Наливной флот			Весь флот		
	Количество	Дедвейт, тыс. т	Средний дедвейт, тыс. т	Количество	Дедвейт, тыс. т	Средний дедвейт, тыс. т	Количество	Дедвейт, тыс. т	Средний дедвейт, тыс. т
1946–1950 гг.									
Немецкие трофейные суда	103	228,4	2,2	13	19,7	1,5	116	248,1	2,1
Финские репарации	33	86,5	2,6	–	–	–	33	86,5	2,6
Венгерские и румынские репарации	5	10,5	2,1	–	–	–	5	10,5	2,1
Итого: пополнение за 1946–1950 гг.	141	325,4	2,3	13	19,7	1,5	154	345,1	2,2
1951–1955 гг.									
Покупка судов за границей	156	357,9	2,3	17	51,1	3,0	173	409,0	2,4
Постройка на отечественных заводах	121	102,2	0,8	50	333,1	6,7	171	435,3	2,5
Восстановление и другие источники	38	67,2	1,8	3	11,6	3,9	41	78,8	1,9
Итого: пополнение за 1951–1955 гг.	315	527,3	1,7	70	395,8	5,7	385	923,1	2,4
Всего: пополнение за 1946–1955 гг.	456	852,7	1,9	83	415,5	5,0	539	1 268,2	2,4
Всего: списание за 1946–1955 гг.	268	334,7	1,2	46	141,7	3,1	314	476,4	1,5

*Составлено по [3, 5, 6]. Без флота Дунайского пароходства, состоявшего примерно из 300 судов, полученных по репарациям из Венгрии, Румынии и при разделе немецкого флота, главным образом сухогрузных и нефтеналивных несамоходных барж [4].

Так как большинство советских портов мелко-водные, землечерпательные работы в больших объемах проводить после войны было дорого и сложно, флот особенно нуждался в мало- и среднетоннажных судах. В 1951–1955 гг. было принято решение на отечественных заводах строить суда не более 2 тыс. т, пока порты не смогут обеспечивать достаточные глубины, несмотря на результаты расчетов специалистов, которые доказали, что для перевозок массовых грузов в малом каботаже судно дедвейтом 3,5 тыс. т было оптимальным [6].

Поступившие из разных источников за послевоенное десятилетие суда имели средний дедвейт 2,4 тыс. т, сухогрузные – 1,9 тыс. т, наливные –

5 тыс. т. За счет этого средний дедвейт советских судов уменьшился с 3,5 тыс. т в 1939 г. до 3,3 т в 1956 г. (табл. 2).

В 1953 г. средний дедвейт строящихся танкеров на верфях США и Великобритании достигал 25–29 тыс. т [7]. Суда типа Liberty, которые США поставляли по ленд-лизу, имели дедвейт 10 тыс. т. Уменьшение среднего тоннажа советских судов указывает на то, что вследствие отсутствия финансовых ресурсов Советский Союз не мог использовать передовые технические изменения в судостроении, которые всегда были направлены на увеличение дедвейта судов и снижение издержек судостроительных компаний.

Средний возраст советских судов значительно снизился в 1956 г. по сравнению с 1939 г. Если использовать в расчете данные, представленные в [3],

без точного учета возраста судов в группе «26 лет и более», то средний возраст снизился с 23,8 г. в 1939 г. до 15,8 г. в 1956 г.

Таблица 2

Table 2

Средний возраст и средний дедвейт судов транспортного флота СССР в 1929, 1939 и 1956 г.*

Average age and average deadweight of the ships of the transport fleet in the USSR in 1929, 1939 and 1956

Тип судов	Средний возраст, г.			Средний дедвейт, тыс. т		
	На 01.01.1929	На 01.01.1939	На 01.01.1956	На 01.01.1929	На 01.01.1939	На 01.01.1956
Сухогрузные	20,5	22,9	18,9**	1,6	3,2	2,7
Наливные	31,6	27,5	18,6	1,7	4,5	5,1
По всем типам	23,9	23,8	18,8	1,6	3,5	3,3

*Составлено по [8–10].

**Без судов Балтийского и Сахалинского пароходств.

Если использовать в расчете точные данные источника [8] по наличию судов в пароходствах (без судов Балтийского и Сахалинского пароходств, по которым нет данных), то средний возраст снизится до 18,8 г. (табл. 2). В любом случае можно сказать, что средний возраст судов советского морского флота приблизился к среднему возрасту судов мирового флота, который составлял в 1956 г. около 15 лет [3]. Средний возраст судов морского транспортного флота Советского Союза и Российской империи, начиная с конца XIX в., всегда составлял более 20 лет.

В 1946 г. неудовлетворительное техническое состояние имели 46 % судов. Несмотря на снижение среднего возраста, количество судов, прошедших освидетельствование регистра на класс, в 1956 г. соответствовало уровню 1937 г. На 01 января 1956 г. класс регистра имели 46 % судов (по грузоподъемности – 52 %), в 1937 г. – 50 %, в 1947 г. – всего 10 %. В 1956 г. достаточное и удовлетворительное техническое состояние имели 35 % судов (по грузоподъемности – 28 %), в ограниченном годном, неудовлетворительном техническом состоянии и на ремонте находились 19 % судов (по грузоподъемности – 20 %). Все ледоколы, состоящие в хозяйственном ведении Министерства морского флота СССР, были построены до 1917 г. [2, 3].

После войны в экономике и политике был продолжен курс индустриализации, начатый в 1928 г. Он выражался в создании и развитии приоритетных отраслей промышленности, опоре на собственные финансовые ресурсы и в политическом противостоянии внешнему врагу, в которого превратились бывшие союзники после начала холодной войны в 1946 г. В промышленности приоритет военных заказов над гражданскими был безусловным, поэтому в первые пять лет после окончания Второй мировой войны заводы гражданского Министерства судостроительной промышленности строили военные суда. В этой связи следует упо-

мянуть конференцию Министерства морского флота СССР по восстановлению и развитию крупных морских портов, которая прошла еще до окончания войны, в октябре 1944 г. На этой конференции военное руководство настаивало на том, что крупный торговый порт необходимо рассматривать как резервную базу военно-морского флота. При проектировании и строительстве порта каждое сооружение порта должно иметь двойное назначение и удовлетворять основным требованиям базирования кораблей военно-морского флота [11]. Участниками конференции этот вариант развития был признан нецелесообразным и принято решение, что в условиях мирного времени военный и торговый порты должны функционировать и развиваться отдельно друг от друга [12].

До войны во всех морских портах СССР имелось несколько десятков единиц перегрузочной техники, по разным источникам – от 107 до 177 единиц [4, 13, 14].

Во время Второй мировой войны в советские порты поступало оборудование по программе ленд-лиза. В 1942 г. его получил Архангельск, в 1943–1946 гг. – порты Черноморско-Азовского, Дальневосточного и Балтийского бассейнов. Трофейное портовое оборудование по репарациям в Советский Союз поступало из Германии, Финляндии, Румынии и Венгрии. Полученные из этих источников краны имели разные технические характеристики и время постройки, предназначались для американской и европейской железнодорожной колеи. Кроме того, оборудование требовало ремонта вследствие некачественного монтажа и перевозки навалом. Несмотря на это, трофейное портовое оборудование и портовое оборудование, поступившее по ленд-лизу и репарациям, в военные и в первые послевоенные годы позволило начать работу советским портам уже во время войны и частично возместило ущерб от военных действий.

В послевоенные годы, как и в годы первых пятилеток, в Советском Союзе не было специализированных предприятий, производивших перегрузочное оборудование для портов. Небольшое количество портовых кранов выпускали машиностроительные предприятия. Поэтому после войны Советский Союз заказывал портовую технику в Италии, Франции, Венгрии и на предприятиях Германской Демократической Республики, ставших собственностью СССР в счет репараций [15–17].

В послевоенное десятилетие количество оборудования для погрузочно-разгрузочных работ в совет-

ских портах значительно увеличилось. В сравнении с 1940 г., число порталных и полупортальных кранов повысилось более чем в 5 раз, стреловых, передвижных кранов – в 30 раз (табл. 3). Однако относительно уровня механизации передовых портов мира этого было недостаточно. В 1910 г. количество погрузочных аппаратов в порту Гамбург достигало 1 000 ед., в порту Лондон – 1 400 ед. [18, 19].

Результаты анализа состава порталных кранов, имеющихся в советских морских портах на 01 января 1957 г., согласно возрасту и источникам поступления представлены в табл. 4.

Таблица 3

Table 3

Наличие подъемно-транспортного оборудования и уровень комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ в портах СССР (1940–1955 гг.)*

Availability of handling equipment and the level of complex mechanization of loading and unloading operations in the ports of the USSR (1940-1955)

Показатель	1940 г.	1950 г.	1955 г.
Подъемно-транспортное оборудование, ед.			
Портальные и полупортальные краны	91	361	469
Козловые и мостовые краны	Нет данных	Нет данных	1
Стреловые, передвижные краны	16	100	488
Плавучие краны	Нет данных	Нет данных	68
Вилочные погрузчики	–	290	670
Уровень комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ, %	Нет данных	4,9	40,5

*Составлено по [14].

Таблица 4

Table 4

Удельный вес порталных кранов соответственно источникам и периодам поступления в морских портах СССР на 01.01.1957, %*

Specific weight of portal cranes according to the sources and periods of entering to the seaports of the USSR on 01/01/1957, %

Период времени	Производство СССР	Иностранное производство		
		Покупка	Ленд-лиз	Репарации
До 1941 г.	5	10	–	–
1941–1945 гг.	–	–	30	–
1946–1949 гг.	1	–	–	10
1949–1956 гг.	6	38	–	–
Всего	12	48	30	10

*Составлено по [15, 20–23].

Отсутствие в СССР специализированных предприятий по производству портовой техники было причиной того, что только 12 % кранов были отечественного производства, 88 % – импортного. Экспертная оценка морального износа портового оборудования приведена в [15]. Ко второй половине 50-х гг. примерно половина всех порталных кранов были современной конструкции портового типа, четверть – устаревшей конструкции портового типа возрастом более 20 лет, еще четверть –

краны непортового типа возрастом около 10 лет. В конструктивных изменениях нуждались не менее 50 % всего парка порталных кранов.

В 1945–1955 гг. рост уровня механизации погрузочно-разгрузочных работ был выше, чем рост объемов перевалки, поэтому снизились потребности в протяженности причального фронта и площади складских помещений. В послевоенное десятилетие на 21 % увеличилась протяженность глубоководных причалов (табл. 5).

Причалы и склады в ведении Министерства морского флота в 1941, 1946, 1956 г.*

Berths and warehouses administered by the Ministry of the Navy in 1941, 1946, 1956

Имущество	На 01.01.1941		На 01.01.1946		На 01.01.1956	
	Количество	Длина, пог. м / площадь, м ²	Количество	Длина, пог. м / площадь, м ²	Количество	Длина, пог. м / площадь, м ²
Причалы, всего	642	67 296	506	51 644	428	47 888
в т. ч. сухогрузные	605	63 166	476	47 984	392	43 648
из них глубоководные**	101	11 994	91	10 870	120	14 520
в т. ч. наливные	10	1 220	10	1 210	10	1 000
из них глубоководные	10	1 220	10	1 210	10	1 000
Склады	–	–/74 2210	–	Нет данных	–	–/639 050

*Составлено по [3].

**Глубина более 8,5 м.

Анализ системы управления морскими портами

Советские морские порты находились на низшем уровне вертикальной иерархической системы управления. Министерству морского флота (до 1947 г. – Наркомат морского флота СССР) подчинялись пароходства, порты, судоремонтные предприятия, путевое хозяйство. Порт занимался погрузочно-разгрузочной деятельностью, снабжением, бункеровкой, агентированием судов, собирал портовые сборы, следил за безопасностью мореплавания. Поддержанием глубин, навигационной обстановкой занимались предприятия, подчинявшиеся Главпути, который, в свою очередь, также подчинялся Министерству морского флота. В послевоенное десятилетие порты и судоходные компании соединяли и разъединяли: крупные порты какое-то время напрямую подчинялись Министерству, более мелкие – пароходствам. Если порт подчинялся пароходству, то руководителя порта назначал и увольнял руководитель пароходства по согласованию с Министерством. Руководитель пароходства по представлению руководителя порта назначал заместителей руководителя порта и главного бухгалтера также по согласованию с Министерством. Если порт находился в подчинении Министерства морского флота, то назначениями и увольнениями руководства порта ведало Министерство. Соединяли не только хозяйственные единицы, но и органы управления: в 1954 г.

Министерства морского и речного флота на один год объединились. Эти изменения не оказывали значительного влияния на эффективность деятельности портов.

В морских портах были участки земли, здания и сооружения, оборудование, подъездные пути в ведении других министерств и ведомств: военного, рыбной промышленности, путей сообщения, нефтяной промышленности и т. д. В рассматриваемом периоде в СССР существовали порты, подчинявшиеся Министерству внутренних дел – Нагаево, Дудинка, Ванино. Порт Азовсталь принадлежал одноименному металлургическому комбинату.

Централизованная система управления морским транспортом дополнялась органами политического контроля. В пароходства и Народный комиссариат морского флота в 1946 г. были возвращены политические отделы, упраздненные в начале 1943 г.

Анализ финансирования, финансовых показателей и инвестиций в основной капитал предприятий морского транспорта

В первую послевоенную пятилетку, когда главной задачей было восстановление экономики, деятельность большинства промышленных министерств, как и деятельность морских портов, была убыточной. Положительный финансовый результат от эксплуатационной деятельности морских портов появился в 1950 г. (табл. 6).

Финансовый результат по портовому хозяйству (1940–1955 гг.), млн руб.*

Financial result for the port sector (1940-1955), mln.Rub.

Показатель	1940 г.	1948 г.	1950 г.	1951 г.	1954 г.	1955 г.
Доходы по портовому хозяйству	302,3	654,3	900,1	1 032,9	1 214,0	1 516,6
Расходы по портовому хозяйству	292,3	691,4	827,7	937,4	920,3	1 228,1
Финансовый результат по портовому хозяйству	10,0	–37,1	72,4	95,5	293,6	288,5

*Составлено по [24–29].

Морской транспорт являлся второстепенным с точки зрения внимания органов управления, небольшим по масштабу транспортным сектором экономики, оказывавшим услуги приоритетным отраслям. Политический и экономический курс советского руководства не предполагал расширения международной торговли, основными видами транспорта были железнодорожный и внутренний водный. В распределении капитала, материальных и трудовых ресурсов морской транспорт отставал от промышленности, железных дорог, внутреннего водного транспорта.

Бюджетное финансирование предприятий Министерства морского флота в 1946–1949 гг. было

в 7–11 раз менее бюджетного финансирования железных дорог; в 1,4–2 раза менее внутреннего водного транспорта; в 8–12 раз менее органов государственного управления СССР и союзных республик; в 3–8 раз менее органов государственной безопасности. Бюджетное финансирование Северного морского пути составляло в 1946–1949 гг. от 43 до 57 % от финансирования пароходств и портов (табл. 7). Управление Северного морского пути с 30-х гг. подчинялось Правительству СССР, которое планировало завершить в 1950 г. работы по превращению Северного морского пути «...в нормальную действующую судоходную магистраль» [30].

Таблица 7

Table 7

Аналитический бюджет СССР (1946–1949 гг.)***

Analytical budget of the USSR (1946-1949)

Доходы и расходы, млн руб.	1946 г.	1947 г.	1948 г.	1949 г.
Доходы всего	324 100	396 666	408 213	446 056
Налог с оборота и отчисления от прибылей				
Министерство угольной промышленности***	54	32	146	163
Министерство нефтяной промышленности	5 026	6 042	271	108
Министерства пищевой и мясо-молочной промышленности	101 031	117 583	112 735	127 541
Министерство легкой промышленности	88 165	16 605	59 847	66 765
Отчисления от прибылей				
Министерство путей сообщения	372	848	0	0
Министерство морского флота	55	14	0	0
Министерство речного флота	64	63	41	46
Доходы по государственным займам	24 673	22 204	23 535	22 217
Другие доходы	104 660	233 275	211 637	229 216
Расходы всего	324 100	396 666	408 213	446 056
Министерство угольной промышленности	11 294	15 248	0	0
Министерство нефтяной промышленности	2 548	4 300	4 417	9 531
Министерства пищевой и мясо-молочной промышленности	2 457	4 198	5 936	3 599
Министерство легкой промышленности	4 003	6 307	6 634	1 599
Министерство сельского хозяйства	11 306	15 050	20 121	28 486
Министерство путей сообщения	5 774	9 281	10 280	11 761
Министерство морского флота	791	1 042	996	1 077
Министерство речного флота	1 140	1 619	1 853	2 200
Главное управление Северного морского пути	432	457	563	618
Просвещение	19 384	27 806	55 683	60 398
Здравоохранение	3 064	3 886	19 654	21 757
Государственное социальное страхование	27 798	34 908	31 488	36 185
Министерство вооруженных сил	72 554	67 006	65 906	80 613
Министерство внутренних дел	14 800	19 355	17 261	15 694
Министерство государственной безопасности	2 420	5 001	7 725	7 629
Органы государственного управления СССР и союзных республик	6 482	6 975	13 075	13 297
Другие расходы	261 907	307 474	282 075	305 030

*В настоящее время государственные бюджеты за 1950–1955 гг. с подробно расписанными доходами и расходами в РГАЭ отсутствуют. Доступные для изучения варианты государственных бюджетов за этот период содержат укрупненные статьи доходов и расходов, для подробного анализа не пригодны.

**Составлено по [31–34].

***1946 г. – народные комиссариаты, с 1947 г. – министерства.

С другой стороны, поступления в бюджет налогов от организаций Министерства морского флота в 1946–1949 гг. были незначительными. За этот период бюджет Советского Союза на 39–66 % наполнялся за счет поступления налогов от пред-

приятий пищевой, мясо-молочной, легкой промышленности и доходов от внутренних государственных займов, в принудительном порядке размещаемых на предприятиях и среди граждан (табл. 7).

На второстепенную роль морского транспорта в послевоенной индустриализации, на его финансирование по остаточному принципу указывают небольшие объемы инвестиций в основной капитал и невысокая стоимость его основных средств.

Удельный вес инвестиций в основной капитал морских портов в инвестициях в основной капитал государственных и кооперативных организаций в 1940–1955 гг. не превышал 0,5 % (табл. 8).

Таблица 8

Table 8

Инвестиции в основной капитал государственных и кооперативных организаций и организаций морского транспорта*

Investments in fixed capital of state and cooperative organizations and maritime transport organizations

Показатель	1940 г.	1946 г.	1947 г.	1950 г.	1951 г.	1952 г.	1953 г.	1954 г.	1955 г.
Государственные и кооперативные организации, млрд руб.	45,3	48,7	52,6	94,2	106,2	118,3	123,9	145,9	160,1
Организации морского транспорта, млрд руб.	0,40	0,77	1,01	1,00	1,17	1,55	1,85	1,93	0,26
в т. ч. флот, млрд руб.	0,15	0,29	0,46	0,51	0,59	0,96	1,17	1,34	0,17
в т. ч. порты, млрд руб.	0,05	0,21	0,19	0,21	0,25	0,22	0,27	0,22	0,03
Удельный вес инвестиций в основной капитал морских портов в инвестициях в основной капитал государственных и кооперативных организаций, %	0,11	0,42	0,36	0,22	0,23	0,19	0,22	0,15	0,02

*Составлено по [35, 36].

Стоимость основных средств морского транспорта уступала в 1950–1955 гг. стоимости основных средств важнейших отраслей советской промышленности, транспорта и сельского хозяйства (табл. 9). Она была в 11–17 раз менее стоимости

основных средств железнодорожного транспорта; в 1,5–2,8 раза менее стоимости основных средств легкой промышленности; в 4,7–5,7 раз менее стоимости основных средств сельского хозяйства.

Таблица 9

Table 9

Рентабельность активов и отношение стоимости основных средств предприятий советских министерств к стоимости основных средств предприятий Министерства морского флота (1950–1955 гг.)*

Return on assets and the ratio of the value of fixed assets of enterprises of Soviet ministries to the value of fixed assets of enterprises of the Ministry of the Navy (1950–1955)

Предприятия Министерства	Рентабельность активов, %					Отношение стоимости основных средств союзных Министерств к стоимости основных средств Министерства морского флота				
	1950 г.	1951 г.	1952 г.	1953 г.	1954 г.	1950 г.	1951 г.	1952 г.	1953 г.	1955 г.
Морского флота	0,03	0,89	1,66	1,04	0,41	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Речного флота**	2,65	2,35	2,14	1,90	–	1,51	1,50	1,66	1,42	0,95
Путей сообщения	7,85	7,08	9,09	8,55	9,68	17,04	11,45	13,39	12,19	13,49
Сельского хозяйства и совхозов	–4,34	–3,38	–3,68	–2,89	0,17	Нет данных	4,73	5,60	5,61	5,72
Угольной промышленности	0,67	2,72	3,15	1,27	1,29	5,96	4,79	6,25	5,38	4,40
Нефтяной промышленности	1,71	2,47	5,43	1,86	1,67	3,25	2,48	4,13	3,73	3,52
Тяжелого машиностроения***	3,31	2,50	3,75	7,55	1,14	0,81	0,79	1,04	0,88	0,70
Легкой промышленности****	29,76	20,26	20,06	20,27	17,30	1,50	2,63	3,19	2,84	1,49
Пищевой промышленности*****	16,28	14,85	15,27	12,90	11,44	0,93	3,06	3,96	3,31	0,90

*Составлено по [37–42].

**В 1954 г. – Министерство морского и речного флота.

***В 1953 г. – Министерство машиностроения, в 1954 г. – Министерство тяжелого машиностроения.

****С 1953 г. – Министерство товаров широкого потребления, стоимость основных средств меняется вследствие реорганизации.

*****С 1953 г. – Министерство промышленности продовольственных товаров, стоимость основных средств меняется вследствие реорганизации.

С начала 50-х гг. рентабельность производства вошла в ряд ключевых показателей, достижение плановых значений рентабельности контролировали органы управления. Показатель рентабельности активов морского транспорта в 1950–1955 гг., результаты расчетов которого представлены в табл. 9, значительно ниже, чем у отраслей промышленности, железнодорожного и внутреннего водного транспорта. Достаточно высокий уровень этого показателя у промышленных отраслей группы «В», производивших предметы потребления. Несмотря на то, что легкую и пищевую промышленность государство финансировало по остаточному принципу, они являлись финансовыми донорами, за счет их средств и средств населения финансировалась советская индустриализация.

Второстепенное значение морского транспорта в советской экономике отражалось на уровне материального обеспечения работников. После войны остро ощущался недостаток рабочей силы. В морских портах не хватало грузчиков, на морских судах, даже на заграничных рейсах, с трудом комплектовали экипажи вследствие небольшой заработной платы, плохого обеспечения жильем и бытовыми удобствами, низких норм снабжения продовольствием. Материальное положение граждан Советского Союза практически полностью зависело от их работодателей. Именно от их возможностей и желаний зависели жилищные условия, распределение продовольствия, одежды, обуви и пенсионного обеспечения работников. Материальное обеспечение предприятий-работодателей, в свою очередь, полностью зависело от вышестоящих органов хозяйственного и политического управления.

Поскольку за время войны централизация управления хозяйственной деятельностью возросла, а многие ресурсы, включая трудовые, из-за гибели части трудоспособного населения стали дефицитными, их распределением занимались на самых высоких уровнях управления экономикой. Министерство морского флота ходатайствовало о выделении основных материальных ресурсов для деятельности флота и портов: топлива, строительных материалов, денег для ремонта судов, водоснабжения и т. д. в Совет народных комиссаров (с 1947 г. – Совет министров СССР). В мирное время все показатели работы необходимо было согласовать с органами государственного планирования. Не только стратегические, но и текущие вопросы организации работы флота и портов также разрешались на уровне Совета министров. Для закупки импортного оборудования для портов требовалось постановление правительства. Потребление и благосостояние населения также контролировались на самом верхнем уровне иерархической системы управления. Без одобрения Совета министров предприятие не имело право получить землю

под подсобное хозяйство для обеспечения работников продовольствием, приобрести семенной картофель для этого хозяйства, построить или отремонтировать жилье. Чиновники Совета министров принимали решения об уровне заработной платы и вознаграждения всех категорий трудящихся, изменении норм снабжения продовольствием, одеждой, обувью, дровами. Вопрос о выделении печатных машинок пароходствам решался на уровне Совета министров РСФСР.

Координация разных видов транспорта при перевозках происходила в Совете министров СССР. Чиновники Министерства морского флота обращались в Совет министров с жалобами на грузовладельцев, на железнодорожников и речников, на владельцев нефтеналивного оборудования в портах Каспийского и Черного морей, обвиняя их в простоях судов и неритмичной работе флота. Те, в свою очередь, жаловались на пароходства и порты.

Тарифы на перевозки и погрузочно-разгрузочные работы устанавливались централизованно, основное внимание контролирующие органы уделяли планам по снижению себестоимости.

Несмотря на то что управление пароходствами и портами осуществлялось из единого центра, уменьшить время простоев судов в портах не удавалось. Суда простаивали в ожидании причалов, из-за неисправности судовых механизмов и портового оборудования, отсутствия воды, рабочей силы, ожидания плавсредств и распоряжения портов. Портовые механизмы же простаивали из-за неритмичности работы флота и прихода судов в порты вне графика. Ответственность за неэффективную работу портов, за продолжительные простои судов и т. п. возлагали на работников и их небрежное, халатное отношение к своим обязанностям, на отсутствие необходимой заботы о порученном деле, плохое использование средств агитации за внедрение передовых методов труда, на формально организованное социалистическое соревнование, на отсутствие борьбы за выполнение плана.

Выводы

1. В послевоенное десятилетие (1946–1955 гг.) морской транспортный флот Советского Союза пополнился за счет судов, построенных на отечественных судостроительных заводах и восстановленных – на 41 % по дедевету и 39 % по количеству, построенных на иностранных заводах – на 32 % по дедевету и по количеству, военных трофеев, репараций – 27 % по дедевету и 29 % по количеству.

2. Небольшие глубины, неблагоприятные климатические условия, финансирование по остаточному принципу накладывали жесткие ограничения на планы восстановления и развития портов. Морской транспортный флот Советского Союза в основном состоял и расширялся за счет мелко-

и среднетоннажных судов. Поступившие из разных источников в 1946–1955 гг. суда имели средний дедвейт 2,4 тыс. т, сухогрузные – 1,9 тыс. т, наливные – 5 тыс. т., средний дедвейт советских судов уменьшился с 3,5 тыс. т в 1939 г. до 3,3 т в 1956 г.

3. Средний возраст советских судов значительно снизился: с 23,8 г. в 1939 г. до 18,8 г. в 1956 г., приблизившись к среднему возрасту судов мирового торгового флота.

4. Несмотря на то что в 1955 г. (в сравнении с 1940 г.) количество оборудования для погрузочно-разгрузочных работ в советских портах значительно увеличилось (более чем в 5 раз число порталных и полупортальных кранов, в 30 раз – стреловых, передвижных кранов), уровень механизации передовых европейских портов был значительно выше.

5. Бюджетное финансирование предприятий Министерства морского флота в 1946–1949 гг. было в 7–11 раз меньше бюджетного финансирования железных дорог, в 1,4–2 раза – внутреннего водно-

го транспорта, в 8–12 раз – органов государственного управления СССР и союзных республик, в 3–8 раз – органов государственной безопасности.

6. На второстепенную роль морского транспорта в послевоенной индустриализации, на финансирование по остаточному принципу указывают небольшие объемы инвестиций в основной капитал парокондуктов и портов и невысокая стоимость их основных средств. Удельный вес инвестиций в основной капитал предприятий морского транспорта не превышал 0,5 % от инвестиций в основной капитал всех государственных и кооперативных предприятий. Стоимость основных средств предприятий морского транспорта значительно уступала стоимости основных средств предприятий других видов транспорта, промышленности и сельского хозяйства. Она была в 11–17 раз меньше стоимости основных средств железнодорожного транспорта, в 1,5–2,8 раза – стоимости основных средств легкой промышленности, в 4,7–5,7 раз – стоимости основных средств сельского хозяйства.

Список источников

1. *Материалы* об ущербе, причиненном немецко-фашистскими захватчиками предприятиям, учреждениям и организациям Народного комиссариата морского флота СССР // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 1487. Л. 106.
2. *Переписка* с Советом министров СССР о перспективах развития морского транспорта в 1946–1947 гг. // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 1713. Л. 33.
3. *Статистический отчет* Министерства о состоянии транспортного, вспомогательного и технического флота, причалов и складов за 1954–1960 гг. // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 8652. Л. 281.
4. *Отчет* по теме «История советского морского транспорта», раздел «Восстановление морского транспорта и его дальнейшее развитие в годы четвертой пятилетки» (1946–1950 гг.). М.: Изд-во Гос. проект.-конструктор. и науч.-исслед. ин-та мор. трансп. «Союзморниипроект», 1977 // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 9. Д. 5. Л. 119.
5. *Справки* о судах Минморфлота СССР, построенных до войны и в послевоенный период. 1946 г. // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 1768. Л. 22.
6. *Список судов* Морского флота за 1946–1947 гг. // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 1771. Л. 47.
7. *Информационные материалы* о развитии судостроения и судоходства в капиталистических государствах. 1953 г. // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 4497. Л. 70.
8. *Баланс* транспортного флота Минморфлота и списки судов парокондуктов на 1 января 1956 г. // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 5162. Л. 136.
9. *Список судов* транспортного флота морских парокондуктов, местного транспортного и служебно-вспомогательного флота морских портов Наркомморфлота по состоянию на 1 января 1939 г. М.: Водный транспорт, 1939. 87 с.
10. *Доклад* о состоянии морского транспорта СССР по 1931 г. 1931 г. // РГАЭ. Ф. 7795. Оп. 1. Д. 914. Л. 23.
11. *Тезисы докладов* на конференции по развитию морских портов СССР. 1944 г. Ч. III / Министерство морского флота. Техсовет // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 1220. Л. 178.
12. *Резолюции* конференции по вопросам восстановления и развития крупных морских портов СССР и ее секций. Октябрь 1944 г. / Министерство морского флота. Техсовет // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 1222. Л. 44.
13. *Проект* плана и расцеты, предоставленные отделом водного транспорта к народно-хозяйственному плану на 1946–1950 гг. // РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 46. Д. 211. Л. 58.
14. *Комплексный статистический справочник* развития морского транспорта за 1940–1983 гг. М.: Изд-во Гос. проект.-изыскат. и науч.-исслед. ин-та мор. трансп. «Союзморниипроект», 1985. 86 с. // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 5. Д. 7610. Л. 86.
15. *Скоморовский Р. В.* Анализ действующего парка порталных кранов Министерства морского флота // *Вопр. оборудования портов*. Тр. Центр. науч.-исслед. ин-та мор. флота. 1957. Вып. 11. С. 12–21.
16. *Пальчинский П. И.* Торговые порты Европы: отчет Совету Съезда горнопромышленников юга России об исследовании европейских торговых портов. Харьков: Тип. «Мирный труд», 1913. Т. I. Бельгия, Германия, Голландия. 513 с.
17. *Пальчинский П. И.* Торговые порты Европы: отчет Совету Съезда горнопромышленников юга России об исследовании европейских торговых портов. Харьков: Тип. «Мирный труд», 1913. Т. III. Англия. 489 с.
18. *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. 140 л. Копия // РГАЭ. Ф. 413. Оп. 13. Д. 4546. Л. 140.

21. *Документы по репарациям из Германии (обзоры, справки, докладные записки). 1946 г. // РГАЭ. Ф. 413. Оп. 13. Д. 5152. Л. 54.*
22. *Экономические материалы. США. Документы о расчетах по ленд-лизу (справки, расчеты, докладные записки). 1949 г. 60 л. / Минвнешторг СССР. Учетно-экономический отдел // РГАЭ. Ф. 413. Оп. 13. Д. 6291. Л. 60.*
23. *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. 54 л. Копия / Наркомвнешторг СССР. Отдел торговых договоров // РГАЭ. Ф. 413. Оп. 13. Д. 4567. Л. 59.*
24. *Отчет Наркомморфлота СССР по основной деятельности за 1940 г. и объяснительная записка к отчету. Т. I // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 394. Л. 98.*
25. *Сводный отчет Минморфлота СССР по основной деятельности за 1948 г. и объяснительная записка к отчету // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 2598. Л. 98.*
26. *Годовой отчет по основной эксплуатационной деятельности за 1950 г. / Министерство морского флота // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 3499. Л. 80.*
27. *Годовой отчет по основной эксплуатационной деятельности за 1951 г. / Министерство морского флота // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 3911. Л. 63.*
28. *Годовой отчет по основной эксплуатационной деятельности за 1954 г. и объяснительная записка к отчету / Министерство морского флота // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 4585. Л. 73.*
29. *Годовой отчет по основной эксплуатационной деятельности за 1955 г. и объяснительная записка к отчету / Министерство морского флота // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 4842. Л. 54.*
30. *Закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946–1950 гг. М.: ОГИЗ: Гос. изд-во полит. лит., 1946. 95 с.*
31. *Государственный бюджет СССР на 1947 г. // РГАЭ. Ф. 7733. Оп. 32. Д. 365. Л. 364.*
32. *Объяснительная записка к государственному бюджету 1948 г. // РГАЭ. Ф. 7733. Оп. 33. Д. 478. Л. 353.*
33. *Закон о государственном бюджете на 1948 г. // РГАЭ. Ф. 7733. Оп. 33. Д. 483. Л. 124.*
34. *Проект государственного бюджета СССР на 1949 г. (вариант на 4 декабря 1948 г.) // РГАЭ. Ф. 7733. Оп. 34. Д. 564. Л. 99.*
35. *Морской флот в 1940, 1946–1955 гг.: стат. справ. / Министерство морского флота. Планово-экономическое управление. М.: Морской транспорт, 1958. Ч. I. 316 с. // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 8625. Л. 629.*
36. *Экономическая жизнь СССР. Хроника событий и фактов. 1917–1959. М.: Советская энциклопедия, 1961. 780 с.*
37. *Финансовые показатели отчетов союзных министерств и ведомств по основной деятельности за 1951 г.: сб. табл. ЦСУ СССР. Т. I // РГАЭ. Ф. 1662. Оп. 16. Д. 939. Л. 196.*
38. *Финансовые показатели отчетов союзных министерств ведомств по основной деятельности за 1952 г.: сб. табл. ЦСУ СССР. Т. I // РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 16. Д. 1000. Л. 232.*
39. *Финансовые показатели отчетов союзных министерств и ведомств по основной деятельности за 1953 г.: сб. табл. ЦСУ СССР. Т. I. Табл. № 1–8 // РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 16. Д. 1087. Л. 254.*
40. *Финансовые показатели отчетов союзных министерств и ведомств по основной деятельности за 1954 г.: сб. табл. ЦСУ СССР. Т. I. Табл. № 1, 3–5, 15 // РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 16. Д. 1174. Л. 320.*
41. *Финансовые показатели отчетов союзных министерств и ведомств по основной деятельности за 1955 г.: сб. табл. ЦСУ СССР. Т. I. Табл. № 1, 3–5, 15 // РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 16. Д. 1244. Л. 548.*
42. *Кузнецов А. Л. Морские и сухопутные порты в новой мировой системе грузораспределения // Эксплуатация мор. трансп. 2009. № 1 (55). С. 9–12.*

References

1. *Materialy ob ushcherbe, prichinennom nemetsko-fashistskimi zakhvatchikami predpriatiyam, uchrezhdeniyam i organizatsiyam Narodnogo komissariata morskogo flota SSSR [Materials on the damage caused by the Nazi invaders to enterprises, institutions and organizations of the People's Commissariat of the Marine Fleet of the USSR]. Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki, f. 8045, op. 3, d. 1487, l. 106.*
2. *Perepiska s Sovetom ministrov SSSR o perspektivakh razvitiia morskogo transporta v 1946–1947 gg. [Correspondence with the Council of Ministers of the USSR on the prospects for the development of maritime transport in 1946–1947]. Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki, f. 8045, op. 3, d. 1713, l. 33.*
3. *Statisticheskii otchet Ministerstva o sostoianii transportnogo, vspomogatelnogo i tekhnicheskogo flota, prichalov i skladov za 1954–1960 gg. [Statistical report of the Ministry of the Navy and the lists of ships of shipping companies as of January 1, 1956: a statistical report of the Ministry on the state of the transport, auxiliary and technical fleet, berths and warehouses for 1954–1960]. Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki, f. 8045, op. 3, d. 8652, l. 281.*
4. *Otchet po teme «Istoriia sovetskogo morskogo transporta», razdel «Vosstanovlenie morskogo transporta i ego dal'neish-ee razvitie v gody chetvertoi piatiletki» (1946–1950 gg.) [Report on the topic “History of Soviet maritime transport”, section “Restoration of maritime transport and its further development during the fourth five-year plan” (1946–1950)]. Moscow, Izd-vo Gosudarstvennogo proektno-konstruktorskogo i nauchno-issledovatel'skogo instituta morskogo transporta «Soyuzmorniproekt», 1977. Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki, f. 8045, op. 9, d. 5, l. 119.*
5. *Spravki o sudakh Minmorflota SSSR, postroennykh do voiny i v poslevoennyi period. 1946 g. [Information about ships of the USSR Ministry of the Navy built before World War II and in post-war period. 1946]. Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki, f. 8045, op. 3, d. 1768, l. 22.*
6. *Spisok sudov Morskogo flota za 1946–1947 gg. [List of ships of the Navy for 1946–1947]. Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki, f. 8045, op. 3, d. 1771, l. 47.*
7. *Informatsionnye materialy o razvitiit sudostroeniia i sudokhodstva v kapitalisticheskikh gosudarstvakh. 1953 g. [Information materials on development of shipbuilding and shipping in capitalist states. 1953]. Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki, f. 8045, op. 3, d. 4497, l. 70.*
8. *Balans transportnogo flota Minmorflota i spiski sudov parokhodstv na 1 ianvaria 1956 g. [Balance of transport fleet of the Ministry of the Navy and lists of shipping companies*

on January 1, 1956]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 3, d. 5162, l. 136.

9. *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 vessels of transport fleet of shipping companies, local transport and auxiliary fleet of seaports of the People's Commissariat for Marine Fleet as of January 1, 1939]. Moscow, Vodnyi transport Publ, 1939. 87 p.

10. Doklad o sostoianii morskogo transporta SSSR po 1931 g. 1931 g. [Report on state of maritime transport of the USSR in 1931, 1931]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 7795, op. 1, d. 914, l. 23.

11. Tezisy dokladov na konferentsii po razvitiuu morskikh portov SSSR. 1944 g. Part III [Abstracts of reports at the conference on development of seaports of the USSR. 1944 Part III]. Ministerstvo morskogo flota. Tekhsovet. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 3, d. 1220, l. 178.

12. Rezoliutsii konferentsii po voprosam vosstanovleniia i razvitiia krupnykh morskikh portov SSSR i ee sektsii. Oktjabr' 1944 g. [Resolutions of conference on restoration and development of large seaports of the USSR and its sections. October 1944]. Ministerstvo morskogo flota. Tekhsovet. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 3, d. 1222, l. 44.

13. Proekt plana i raschety, predstavlennye otdelom vodnogo transporta k narodno-khoziaistvennomu planu na 1946–1950 gg. [Draft plan and calculations provided by department of water transport for national economic plan for 1946–1950]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 4372, op. 46, d. 211, l. 58.

14. Kompleksnyi statisticheskii spravochnik razvitiia morskogo transporta za 1940–1983 gg. [Comprehensive statistical handbook of development of maritime transport for 1940-1983]. Moscow, Izd-vo Gosudarstvennogo proektno-izyskatel'skogo i nauchno-issledovatel'skogo instituta morskogo transporta «Soiuzmorniiiproekt», 1985. 86 p. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 5, d. 7610, l. 86.

15. Skomorovskii R. V. Analiz deistviushchego parka portal'nykh kranov Ministerstva morskogo flota [Analysis of current fleet of gantry cranes of the Ministry of the Navy]. *Voprosy oborudovaniia portov. Trudy Tsentral'nogo nauchno-issledovatel'skogo instituta morskogo flota*, 1957, iss. 11, pp. 12-21.

16. Spiski nalichii mekhanizmov po portam GlavDal'flota na 1 ianvaria 1951 g., perepiska s SM SSSR i MVT SSSR po oborudovaniuu [Lists of availability of mechanisms for ports of GlavDalflot as of January 1, 1951, correspondence with the USSR Council of Ministers and the USSR Ministry of Foreign Trade on equipment]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 3, d. 4118, l. 244.

17. Perepiska s SM SSSR, MVT SSSR o postavkakh oborudovaniia iz-za granitsy dlia sovetskikh portov [Correspondence with the Council of Ministers of the USSR, the Ministry of Foreign Trade of the USSR on the supply of equipment from abroad for Soviet ports]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 3, d. 4119, l. 11.

18. Pal'chinskii P. I. *Torgovyie porty Evropy: otchet Sovetu S"ezda gornopromyshlennikov iuga Rossii ob issledovanii evropeiskikh torgovykh portov* [Commercial ports of Europe: report to the Council of the Congress of Miners of the South of Russia on the study of European commercial

ports]. Khar'kov, Tipografiia «Mirnyi trud», 1913. Vol. I. Bel'giiia, Germaniia, Gollandiia. 513 p.

19. Pal'chinskii P. I. *Torgovyie porty Evropy: otchet Sovetu S"ezda gornopromyshlennikov iuga Rossii ob issledovanii evropeiskikh torgovykh portov* [Commercial ports of Europe: report to the Council of the Congress of Miners of the South of Russia on the study of European commercial ports]. Khar'kov, Tipografiia «Mirnyi trud», 1913. Vol. III. Angliia. 489 p.

20. Soglashenie mezhdru Vengrii i SSSR o postavkakh Vengrii tovarov v vozmeshchenie ubytkov, prichinennykh Vengrii SSSR voennymi deistviiami i okkupatsiei sovetskoi territorii, prilozheniia i spetsifikatsiia k soglasheniiu, 20 ianvaria 1945 g. 140 l. Kopia [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, annexes and specifications to the agreement, January 20, 1945, 140 pp. Copy]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 413, op. 13, d. 4546, l. 140.

21. 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. 5152, l. 54.

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

23. Soglashenie mezhdru 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. 54 l. Kopia [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. 54 p. Copy]. Narkomvneshtorg SSSR. Otdel torgovykh dogovorov. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 413, op. 13, d. 4567, l. 59.

24. Otchet Narkommorflota SSSR po osnovnoi deiatel'nosti za 1940 g. i ob"iasnitel'naia zapiska k otchetu. Vol. 1 [Report of the People's Commissariat of the Navy of the USSR on the main activity for 1940 and an explanatory note to the report. Vol. one]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 3, d. 394, l. 98.

25. Svodnyi otchet Minmorflota SSSR po osnovnoi deiatel'nosti za 1948 g. i ob"iasnitel'naia zapiska k otchetu [Summary report of the USSR Ministry of the Navy on the main activities for 1948 and an explanatory note to the report]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 3, d. 2598, l. 98.

26. Godovoi otchet po osnovnoi ekspluatatsionnoi deiatel'nosti za 1950 g. [Annual report on the main operational activities for 1950]. Ministerstvo morskogo flota. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 3, d. 3499, l. 80.

27. Godovoi otchet po osnovnoi ekspluatatsionnoi deiatel'nosti za 1951 g. [Annual report on the main opera-

tional activities for 1951]. Ministerstvo morskogo flota. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 3, d. 3911, l. 63.

28. Godovoi otchet po osnovnoi ekspluatatsionnoi deiatel'nosti za 1954 g. i ob"iasnitel'naia zapiska k otchetu [Annual report on the main operational activities for 1954 and an explanatory note to the report]. Ministerstvo morskogo flota. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 3, d. 4585, l. 73.

29. Godovoi otchet po osnovnoi ekspluatatsionnoi deiatel'nosti za 1955 g. i ob"iasnitel'naia zapiska k otchetu [Annual report on the main operational activities for 1955 and an explanatory note to the report]. Ministerstvo morskogo flota. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 3, d. 4842, l. 54.

30. *Zakon o piatiletnem plane vosstanovleniia i razvitiia narodnogo khoziaistva SSSR na 1946–1950 gg.* [Law on the five-year plan for the restoration and development of the national economy of the USSR for 1946–1950]. Moscow, OGIZ: Gosudarstvennoe izdatel'stvo politicheskoi literatury, 1946. 95 p.

31. Gosudarstvennyi biudzhets SSSR na 1947 g. [State budget of the USSR for 1947]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 7733, op. 32, d. 365, l. 364.

32. Ob"iasnitel'naia zapiska k gosudarstvennomu biudzhetu 1948 g. [Explanatory note to the state budget of 1948]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 7733, op. 33, d. 478, l. 353.

33. *Zakon o gosudarstvennom biudzhete na 1948 g.* [Law on the state budget for 1948]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 7733, op. 33, d. 483, l. 124.

34. Proekt gosudarstvennogo biudzheta SSSR na 1949 g. (variant na 4 dekabria 1948 g.) [Draft State Budget of the USSR for 1949 (option for December 4, 1948)]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 7733, op. 34, d. 564, l. 99.

35. Morskoi flot v 1940, 1946–1955 gg.: statisticheskii spravochnik [Naval fleet in 1940, 1946–1955: statistical handbook]. Ministerstvo morskogo flota. Planovoekonomicheskoe upravlenie. Moscow, Morskoi transport Publ., 1958. Part I. 316 p. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 3, d. 8625, l. 629.

36. *Ekonomicheskaiia zhizn' SSSR. Khronika sobytii i faktov. 1917–1959* [Economic life of the USSR. Chronicle

of events and facts. 1917–1959]. Moscow, Sovetskaia entsiklopediia Publ., 1961. 780 p.

37. Finansovye pokazateli otchetov soiuznykh ministerstv i vedomstv po osnovnoi deiatel'nosti za 1951 g.: sbornik tablits TsSU SSSR. Vol. I [Financial data of the reports of the union ministries and departments on the main activities for 1951: collection of tables of the Central Statistical Bureau of the USSR. Vol. I]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 1662, op. 16, d. 939, l. 196.

38. Finansovye pokazateli otchetov soiuznykh ministerstv i vedomstv po osnovnoi deiatel'nosti za 1952 g.: sbornik tablits TsSU SSSR. Vol. I [Financial data of the reports of the union ministries of departments on the main activity for 1952: collection of tables of the Central Statistical Bureau of the USSR. Vol. I]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 1562, op. 16, d. 1000, l. 232.

39. Finansovye pokazateli otchetov soiuznykh ministerstv i vedomstv po osnovnoi deiatel'nosti za 1953 g.: sbornik tablits TsSU SSSR. Vol. I. Tablitsy № 1–8 [Financial data of the reports of the union ministries and departments on their main activities for 1953: collection of tables of the Central Statistical Bureau of the USSR. Vol. I. Tables No. 1–8]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 1562, op. 16, d. 1087, l. 254.

40. Finansovye pokazateli otchetov soiuznykh ministerstv i vedomstv po osnovnoi deiatel'nosti za 1954 g.: sbornik tablits TsSU SSSR. Vol. I. Tablitsy № 1, 3–5, 15 [Financial data of the reports of the union ministries and departments on the main activities for 1954: a collection of tables of the Central Statistical Bureau of the USSR. Vol. I. Tables No. 1, 3–5, 15]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 1562, op. 16, d. 1174, l. 320.

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

42. Kuznetsov A. L. Morskoe i sukhoputnye porty v novej mirovoj sisteme gruzoraspredeleniia [Sea and land ports in the new world system of cargo distribution]. *Eksploatatsiia morskogo transporta*, 2009, no. 1 (55), pp. 9–12.

Статья поступила в редакцию 22.02.2022; одобрена после рецензирования 28.02.2022; принята к публикации 01.09.2022
The article was submitted 22.02.2022; approved after reviewing 28.02.2022; accepted for publication 01.09.2022

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

