

Научная статья  
УДК 338.012;338.1  
<https://doi.org/10.24143/2073-5537-2023-3-88-96>  
EDN LGKQGI

## Морской транспортный флот и техническая оснащенность портов СССР в период экстенсивного экономического роста (1956–1972 гг.)

*Марина Владиславовна Сабайдаш*

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

**Аннотация.** Изучена динамика количества, дедвейта, среднего возраста и среднего дедвейта судов морского транспортного флота СССР в 1956–1972 гг., выполнено сравнение с аналогичными показателями предыдущих периодов и показателями мирового транспортного флота. Сформулированы причины увеличения тоннажа морского флота и изменения его структуры. Исследована обеспеченность каботажных и внешнеторговых перевозок советским тоннажем. Проанализированы количество и дедвейт судов транспортного флота СССР по типам судов и странам постройки. Проведено сравнение среднегодовых темпов роста тоннажа, среднегодовых темпов роста объемов перевозок судами Министерства морского флота и объемов перевозок мирового транспортного флота. Сделан вывод о том, что значительное увеличение тоннажа советского торгового флота компенсировало увеличение объема перевозок и не компенсировало увеличение их дальности. Изучены причины и сформулирован вывод об отставании развития морских торговых портов СССР от развития транспортного флота. Определено влияние природных условий на развитие морских портов и характеристики транспортных судов. Исследован уровень технической оснащенности советских морских портов, проведено его сравнение с уровнем технической оснащенности в предыдущие периоды и с оснащенностью крупнейших морских портов мира. Изучена динамика наличия транспортного оборудования и проанализирован уровень комплексной механизации в портах СССР. Сформулированы факторы, влияющие на специализацию портов в командно-административной и в рыночной экономике. Исследована динамика объемов перевалки контейнерных грузов в морских портах Советского Союза, проведено сравнение с объемами перевалки контейнерных грузов в портах Великобритании, Японии, Нидерландов, Бельгии, Западной Германии и США.

**Ключевые слова:** морские порты СССР, экономика СССР, средний возраст морских судов, средний дедвейт морских судов, комплексная механизация подъемно-разгрузочных работ, контейнеризация

**Для цитирования:** Сабайдаш М. В. Морской транспортный флот и техническая оснащенность портов СССР в период экстенсивного экономического роста (1956–1972 гг.) // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2023. № 3. С. 88–96. <https://doi.org/10.24143/2073-5537-2023-3-88-96>. EDN LGKQGI.

Original article

## Maritime transport fleet and technical equipment of the USSR ports in the period of extensive economic growth 1956-1972

*Marina V. Sabaydash*

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

**Abstract.** The dynamics of the number, deadweight, average age and average deadweight of the ships of the sea transport fleet of the USSR in 1956-1972 is studied. Comparison with similar indicators of previous periods and indicators of the world transport fleet is made. The reasons for the increase in the tonnage of the marine fleet and changes in its structure are formulated. The provision of coastal and foreign trade transportation with Soviet tonnage has been studied. The number and deadweight of the ships of the transport fleet of the USSR are analyzed by types of ships and countries of construction. The average annual growth rates of tonnage, the average annual growth rates of transportation volumes by MMF ships and the volumes of transportation of the world transport fleet are compared. It is concluded

ed that a significant increase in the tonnage of the Soviet merchant fleet compensated for the increase in the volume of traffic and did not compensate for the increase in their range. The reasons and the conclusion are stated about the lag in the development of the USSR sea trade ports when compared with the development of the transport fleet. The influence of natural conditions on the development of seaports and the characteristics of transport ships is determined. The level of technical equipment of the Soviet seaports is studied, it is compared with the level of technical equipment in previous periods and with the equipment of the largest seaports of the world. The dynamics of the availability of transport equipment and the level of integrated mechanization in the ports of the USSR are studied. The factors influencing the specialization of ports in the command-administrative and market economies are formulated. The dynamics of container cargo transshipment volumes in the seaports of the Soviet Union is studied. comparison was made with The container cargo transshipment volumes of Great Britain ports are compared with those of Japan, the Netherlands, Belgium, West Germany and the USA.

**Keywords:** seaports of the USSR, economy of the USSR, average age of sea vessels, average deadweight of sea vessels, complex mechanization of loading and unloading operations, containerization

**For citation:** Sabaydash M. V. Maritime transport fleet and technical equipment of the USSR ports in the period of extensive economic growth 1956-1972. *Vestnik of Astrakhan State Technical University. Series: Economics.* 2023;3:88-96. (In Russ.). <https://doi.org/10.24143/2073-5537-2023-3-88-96>. EDN LGKQGJ.

### Введение

В 1956–1972 гг. Советский Союз сумел воспользоваться благоприятной конъюнктурой рынка, в частности существенным ростом мировых перевозок нефти и своими конкурентными преимуществами – низкими затратами, обусловленными меньшей стоимостью рабочей силы и топлива, и государственными инвестициями во флот.

Морской транспорт стал одной из немногих эффективных частей советской экономики и источником поступления иностранной валюты в бюджет в исследуемый период. Уже в 1963 г. валютные доходы морского транспорта составляли 18–19 % от всех валютных доходов страны.

Техническая оснащенность морских портов СССР в 1956–1972 гг. и ее влияние на характеристики транспортного флота исследованы недостаточно. В немногочисленных научных исследованиях отсутствует анализ эксплуатационных показателей деятельности морских портов, не проведены сравнения с показателями передовых портов мира.

Изучение роли морского транспортного флота и морских портов в советской экономике представляет несомненный научный интерес и определяет актуальность представленного исследования.

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

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

Методы исследования: анализ и синтез, сравнения.

Информационной базой исследования являются статистические отчеты Министерства морского флота (ММФ) и переписка этого ведомства с Советом министров СССР из фондов РГАЭ.

### Материалы исследования

В период экстенсивного роста советской экономики 1956–1972 гг. для обеспечения роста каботажных и внешнеторговых перевозок было необходимо увеличивать транспортный флот СССР. К концу 50-х гг. каботажные перевозки были полностью обеспечены собственным тоннажем. Несмотря на значительное увеличение дедефта советского транспортного флота с 1,4 млн т в 1939 г. до 2,7 млн т в 1956 г., обеспечивать внешнеторговые перевозки советским тоннажем к концу 50-х гг. удавалось примерно наполовину [1, 2]. В 1958 г. на судах ММФ было перевезено 56 % советских внешнеторговых грузов, в 1960 г. – 40 %, в 1961 г. – 37 % [3]. За 15 лет, с 1946 по 1959 г., за фрахт иностранным судовладельцам было выплачено свыше 1,2 млрд руб. в иностранной валюте. На эти деньги СССР мог бы приобрести морские суда общей грузоподъемностью около 1 млн т [4]. Зависимость советской внешней торговли от мирового фрахтового рынка, где доминировали судоходные компании капиталистических государств, придавала этой проблеме политический характер. Несмотря на низкую рентабельность морских перевозок и зависимость от бюджетных субсидий, было принято решение значительно обновить советский торговый флот.

К концу 50-х гг. советский торговый флот занимал 12-е место в мире по тоннажу, составляя около 10 % от флота США, уступая по тоннажу торговому флотам Западной Германии, Норвегии, Швеции, Италии, Голландии и Японии. Советский торговый флот значительно отставал от флота промышленно развитых стран по уровню технического развития, значительная часть флота физически и морально устарела, флот состоял из разнотипных судов, судовые двигатели не могли поддерживать высокую скорость. Средний возраст судов снизился с 24 лет в 1939 г. до 19 лет в 1956 г., но все еще оставался выше аналогичного показателя мирового транспортного флота [5].

В 1960 г. 38 % тоннажа советского флота было старше 20 лет, в Бельгии таких судов было 6 %, во Франции – 8 %, США и Норвегии – 9 %, Японии – 10 %, Англии – 11 %. В составе морского флота СССР 44,8 % было оснащено паровыми поршневыми машинами, расходующими в 3 раза больше топлива, чем дизельные суда, 24,3 % флота работало на угле с ручной подачей, в то время как в мировом флоте такого рода установок было 7 % [4]. Средняя скорость советского флота составляла около 18,5 миль/ч, мирового флота – около 24 миль/ч. Кроме того, на советских судах использовались около 150 типоразмеров судовых двигателей, что создавало трудности и в эксплуатации, и в судоремонте. Для поддержания устаревшего флота в рабочем состоянии на капитальный ремонт в 1957–1959 гг. было потрачено свыше миллиарда руб. [6]. Инвестиции в основной капитал морских портов за эти три года составили 1,8 млрд руб. [7, 8].

В 1956–1972 гг. Советский Союз активно пополнял свой флот новыми судами, построенными на своих и иностранных верфях. В основном суда строились на верфях социалистических стран: Югославии, Румынии, Восточной Германии. Кроме того, СССР размещал заказы в судостроительных фирмах Италии, Японии, Финляндии, Голландии и других стран. Суда строили сериями, что значительно сокращало затраты на их строительство и содержание. К 1970 г. более 80 % советского морского флота составляли серийные суда [9].

Согласно расчетам автора, результатами усилий по модернизации советского торгового флота стали рост его тоннажа в исследуемом периоде в 4,7 раза, увеличение среднего дедвейта судов с 3,3 тыс. т в 1956 г. до 8,1 тыс. т в 1972 г. и снижение среднего возраста судов до 8 лет (табл. 1).

Таблица 1

Table 1

**Динамика количества, дедвейта, среднего возраста и среднего дедвейта судов морского транспортного флота СССР (1956–1972 гг.)\***

**Dynamics of the number, deadweight, average age and average deadweight of ships of the USSR Sea Transport Fleet (1956-1972)**

Тип судов	Количество судов, ед.			Дедвейт, тыс. т			Среднегодовой темп роста (1956–1972 гг.), %		Средний возраст, г		Средний дедвейт, тыс. т	
	1956 г.	1970 г.	1972 г.	1956 г.	1970 г.	1972 г.	Количество	Дедвейт	1956 г.	1970 г.	1956 г.	1972 г.
Сухогрузные	642	1 116	1 222	1 757	6 892	7 664	4,1	9,6	18,9**	8,7	2,7	6,3
Наливные	185	278	329	939	4 363	4 911	3,7	10,9	18,6	7,3	5,1	14,9
По всем типам	827	1 394	1 551	2 696	11 254	12 575	4,0	10,1	18,8	8,4	3,3	8,1

\*Составлено по [2, 10, 11].

\*\*Без судов Балтийского и Сахалинского пароходств.

Несмотря на то что среднегодовой рост тоннажа за этот период – 10,1 % – превышал среднегодовой рост перевозок судами ММФ, составлявший 7,3 %, не удалось увеличить долю обеспеченности внешнеторговых перевозок советским тоннажем. Как и в 1956 г., в 1972 г. она составляла примерно половину [9]. Это можно объяснить тем, что география внешней торговли СССР расширилась, ростом тоннажа удалось компенсировать увеличение объема перевозок, а увеличение дальности перевозок – не удалось. Средняя дальность перевозки за десятилетие, с 1960 по 1970 г., увеличилась в 1,5 раза по нефти и навалочным грузам [12].

Значения среднего дедвейта советских судов отставали от аналогичного показателя мирового транспортного флота. По расчетам автора, средний дедвейт сухогрузных судов ММФ в 1972 г. составлял 6,3 тыс. т, танкеров – 14,9 тыс. т, по информации ММФ – 15,5 тыс. т. В том же 1972 г. средний

дедвейт танкеров мирового флота был равен 25 тыс. т [12], а основной тенденцией в 1967 г. являлось увеличение дедвейта вновь строящихся танкеров до 100 тыс. т [13]. Отставание среднего дедвейта судов морского транспортного флота СССР от среднемировых значений объясняется тем, что большинство советских портов мелководные, на землечерпательные работы в больших объемах средств не было.

В соответствии с грузовой базой менялась структура тоннажа: увеличивалась доля наливного флота при одновременном снижении доли сухогрузного. По расчетам автора, структура советского торгового флота по странам постройки судов изменилась незначительно в 1972 г. по сравнению с 1939 г. (табл. 2): в 1939 г. в составе флота было 38 % тоннажа, построенного на верфях СССР, в 1972 г. – 34 %.

Таблица 2

Table 2

Страны постройки судов морского флота СССР (1939–1970 гг.)\*  
 Countries of construction of ships of the sea fleet of the USSR (1939-1970)

Страна постройки	Типы судов	Количество, ед.			Дедвейт, тыс. т			Доля дедвейта по стране постройки и типу судов		
		1939 г.	1965 г.	1970 г.	1939 г.	1965 г.	1970 г.	1939 г.	1965 г.	1970 г.
СССР	Сухогрузные	106	138	235	294	843	1 652	0,32	0,19	0,24
	Наливные	49	121	134	276	1 555	2 220	0,61	0,55	0,51
	По всем типам	155	259	369	570	2 398	3 873	0,38	0,33	0,34
Другие страны	Сухогрузные	226	710	881	776	3 528	5 239	0,68	0,81	0,76
	Наливные	31	80	144	82	1 262	2 142	0,39	0,45	0,49
	По всем типам	257	790	1 025	858	4 790	7 381	0,62	0,67	0,66
Все страны	Сухогрузные	332	848	1 116	1 070	4 371	6 892	0,81	0,61	0,61
	Наливные	80	201	278	358	2 817	4 363	0,19	0,39	0,39
	По всем типам	412	1 049	1 394	1 428	7 188	11 254	1	1	1

\*Составлено по [1, 10, 14].

В составе флота отсутствовали современные средне- и крупнотоннажные суда, специально спроектированные для перевозки насыпных навалочных грузов, ролкеры и контейнеровозы. К началу 1972 г. в составе морского транспортного флота Советского Союза были два малых ячеистых контейнеровоза вместимостью по 40 TEUs, построенных в ГДР в 1971 г. [12].

Советская промышленность не производила современных надежных судовых двигателей собственной конструкции. 80 % судов транспортного флота СССР были оборудованы мощными мало- и среднеоборотными дизелями компаний Burmeister&Wain, Sulzer, MAN, Fiat или их лицензиатов из Японии, Финляндии, Польши, Югославии, Восточной Германии. В СССР судовые двигатели производил Брянский завод по лицензии компании Burmeister&Wain после реконструкции в 1960 г. [12].

Усилия по модернизации советского морского флота привели к тому, что среднегодовой темп роста объема перевозок на судах ММФ в 1956–1972 гг., находившийся на уровне 7,3 %, приблизился к среднегодовому темпу роста объема перевозок мирового судоходства, который с 1960 по 1970 г. составил около 8 % [12].

Техническая оснащенность советских морских портов и используемые технологии не соответствовали значительному росту их грузооборота. К 1956 г. в некоторых крупных портах, таких как Ленинград, Рига, Клайпеда, Одесса, Батуми, Николаев, Херсон, не были восстановлены довоенные глубины [15].

Причальный фронт в 1956 г. всех портов составлял 71 % от довоенного уровня, Рижского порта –

92 %, Одесского – 74 %, Ленинградского – 52 %, Новороссийского – 46 %, Николаевского – 30 %. В портах Ленинград, Лиепая, Новороссийск часть причалов занимали военно-морские части, которым они были переданы во время Второй мировой войны. В 1956 г. общая площадь закрытых складов составляла 86 % к довоенному уровню, в том числе 65 % – в Ленинградском, 49 % – в Рижском, 42 % – в Одесском порту [16].

Несмотря на принятое 14 июля 1956 г. Постановление Совета Министров СССР «О развитии морских торговых и лесных портов Черноморско-Азовского, Балтийского и Северного бассейнов», ни в 1960 г., ни в 1962 г. причальный фронт и площадь складов в портах не достигли довоенного уровня [17, 18]. Кроме того, не хватало железнодорожных путей, бункеровочных баз и судоремонтных предприятий.

В морских портах восстанавливались и увеличивались глубины причального фронта и подходных каналов, но их характеристики не соответствовали характеристикам морских каналов крупных мировых портов, которые имели глубину не менее 10 м и ширину 200–600 м [15]. Имеющий огромное значение для транспортировки нефти и нефтепродуктов Волго-Каспийский канал после реконструкции насчитывал 5,1 м глубины и 70 м ширины [19].

В статистических справочниках и архивных документах ММФ не удалось найти точной информации о протяженности причалов, площади складов в 1970–1972 гг. Вследствие этого заслуживают внимания качественные оценки обеспеченности советских морских торговых портов причалами

и складами, которые имеются в архивных источниках. В них отмечается, что морские порты СССР в начале 70-х гг. по основным характеристикам (глубинам, акваториям и портовым территориям) значительно уступали морским портам основных морских государств и не были приспособлены для обработки современных крупнотоннажных специализированных судов. В советских портах было 28 причалов (21 сухогрузный, 7 наливных) с глубинами от 11,5 до 13,5 м, что составляло 7,7 % от общего числа грузовых причалов. Советские порты не могли принимать углеродовозы дедвейтом 35 тыс. т и более и танкеры дедвейтом 80 тыс. т и более. По сравнению с зарубежными портами, в крупных советских портах глубины причалов для генеральных грузов в среднем были меньше на 2–3 м, для навалочных – на 4–5 м. Глубины прича-

лов для наливных грузов в крупных зарубежных портах достигали 30 м [12]. Недостаточные, по сравнению с крупнейшими портами мира, глубины были связаны с недостатком средств на эти работы и низкой производительностью дноуглубительного флота, который плохо пополнялся. Советская промышленность и промышленность стран – членов Совета экономической взаимопомощи, объединявшего государства с советской моделью экономики, дноуглубительные суда к началу 70-х гг. не строили [20].

Несмотря на то что к началу 70-х гг. значительно улучшилась оснащенность причалов оборудованием и увеличился уровень комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ (табл. 3), советские порты отставали от портов промышленно развитых стран в производительности.

Таблица 3

Table 3

**Наличие подъемно-транспортного оборудования и уровень комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ в портах СССР (1955–1970 гг.)\***

**Availability of lifting and transport equipment and the level of complex mechanization of loading and unloading operations in the ports of the USSR (1955-1970)**

Показатель	1955 г.	1960 г.	1965 г.	1970 г.
Подъемно-транспортное оборудование (всего, ед.), в том числе	1 696	2 892	5 460	6 251
– порталные и полупортальные краны	469	760	1 106	1 365
– козловые и мостовые краны	1	1	15	23
– стреловые, передвижные краны	488	463	576	484
– плавучие краны	68	105	80	93
– вилочные погрузчики	670	1 410	3 138	3 903
– трюмные машины	Нет данных	153	545	383
Уровень комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ, %	40,5	67,9	80	85,4

\*Составлено по [21].

Мировое развитие портов шло по пути специализации портов по грузу и специализации причалов, их оснащением высокопроизводительными перегрузочными комплексами. В основном это было связано с нефтью и нефтепродуктами, несколько позже – с контейнерами. В отличие от стран с рыночной экономикой, где основанием для специализации портов была экономическая эффективность их строительства или модернизации, в Советском Союзе специализация портов была связана с процессом монополизации, характерным для командно-административной экономики.

Советская монополизация, подкрепленная обоснованиями эффективности управленческих решений, основанными на концепциях политэкономии социализма, на самом деле упрощала контроль, снижала транспортные издержки без совершенствования

технологии и организации производства и выражалась в строительстве огромных предприятий, не только портов, являвшихся монополистами, и сопутствующих им моногородов.

Министерством морского флота в 1962 г. была обоснована специализация портов по грузам и направлениям перевозок, которая в течение нескольких последующих лет была реализована [22]. Считалось, что специализация позволяет упорядочить грузопотоки, улучшить использование мощностей портов, сократить простои подвижного состава железной дороги. Специализация двух портов на экспорте советской нефти – Новороссийска на Черном море и Вентспилса на Балтийском – привела к значительным экономическим трудностям для Российской Федерации после распада Советского Союза.

В начале 70-х гг. в мире начали функционировать порты, специализирующиеся на перевалке нефти и нефтепродуктов: порты налива на Ближнем Востоке, порты слива в Европе, Японии и других странах-импортерах. В портах США, Канады, Западной Европы, Австралии были введены в строй более 150 специализированных комплексов для перевалки навалочных грузов, росло число контейнерных терминалов. В морских портах СССР функционировали две специализированные установки для погрузки навалочных грузов – в Мурманске для апатитового концентрата и в Вентспилсе для калийной соли. Специализированные контейнерные причалы в морских портах СССР отсутствовали. Контейнеры к началу 1971 г. начали перегружать на частично переоборудованных причалах в портах Ленинград, Находка и Ильичевск [12].

Морские порты СССР отставали от портов промышленно развитых стран в контейнеризации. Перевозки грузов в контейнерах советскими транспортными судами начались в 1959–1965 гг., в портах США и Западной Европы – на 15–20 лет раньше. В Советском Союзе для перевозок использовались контейнеры грузоподъемностью 2,5–3 т и в небольшом количестве 5-тонные, в 1970 г. до 30 % контейнеров, принадлежащих ММФ, были деревянные [23]. В США и в Западной Европе применялись большегрузные контейнеры грузоподъемностью более 20 т.

Распространение контейнерных перевозок в СССР шло медленно, как и любой инновации в командно-административной экономике, если она не приносила политических дивидендов. Жесткая централизация управления экономикой при внедрении контейнерных перевозок выразилась в том, что было принято решение весь контейнерный парк закрепить за железной дорогой. Впоследствии, при расширении контейнерного парка, это решение было отменено, свои контейнеры появились и у предприятий ММФ. В 1972 г. общий контейнерный парк ММФ составлял 6,5 тыс. контейнеров грузоподъемностью 20, 10 и 5 т [24]. Контейнеры грузоподъемностью более 20 т в СССР не производили, их импортировали из стран Восточной Европы.

В 1965 г. объем перевалки контейнерных грузов в советских морских портах составил 321 тыс. т,

в 1970 г. – 815,1 тыс. т. В 1970 г. объем перевалки контейнерных грузов в грузообороте портов Великобритании – 9,7 млн т, Японии – 4,8 млн т, Нидерландов – 3,2 млн т, Бельгии – 2,9 млн т, Западной Германии – 2,1 млн т. Лидерами контейнеризации транспорта были США. Объем перевалки контейнерных грузов порта Нью-Йорк в 1972 г. составил 6,5 млн т. В 1972 г. в морских портах Атлантического побережья США уже действовали 100 специализированных и комбинированных контейнерных причалов, в портах Тихоокеанского побережья – 48, в портах Мексиканского залива – 14 [23].

Значительная часть тарно-штучных грузов в странах Западной Европы и США перевозилась в пакетах и поддонах. Специализированные предприятия в США ежегодно производили 50–60 млн поддонов, в СССР – примерно 1–1,5 млн шт. в год полукустарным способом [25].

### **Выводы**

1. За 1956–1972 гг. дедейт советского транспортного флота вырос в 4,7 раза, средний дедейт судов увеличился с 3,3 тыс. т в 1956 г. до 8,1 тыс. т в 1972 г., средний возраст судов снизился с 19 лет в 1956 г. до 8 лет в 1972 г. Средний возраст и средний дедейт судов советского торгового флота были ниже аналогичных показателей мирового флота вследствие мелководности большинства морских портов СССР.

2. Обеспеченность внешнеторговых перевозок советским тоннажем почти не изменилась, как и в 1956 г., в 1972 г. она составляла примерно половину. Как и в предыдущие годы, начиная с 1939 г. примерно одна третья часть тоннажа флота была построена на верфях СССР.

3. Советские порты отставали от портов промышленно развитых стран по основным характеристикам (глубинам, протяженности причалов, площади складов, длине железнодорожных путей, производительности оборудования) и не были приспособлены для обработки крупнотоннажных специализированных судов.

4. Морские порты СССР отставали от портов промышленно развитых стран в контейнеризации. Перевозки грузов в контейнерах советскими транспортными судами начались в 1959–1965 гг., в портах США и Западной Европы – на 15–20 лет раньше.

### **Список источников**

1. Список судов транспортного флота морских пароходств, местного транспортного и служебно-вспомогательного флота морских портов Наркомморфлота по состоянию на 1 января 1939 г. М.: Вод. трансп., 1939. 87 с.

2. Баланс транспортного флота Минморфлота и списки судов пароходств на 1 января 1956 г. // РГАЭ.

Ф. 8045. Оп. 3. Д. 5162. Л. 136.

3. Отчет по теме «История советского морского транспорта». Раздел 6.1.8.2.3. Развитие морского транспорта в период между XXI и XXII съездами партии (1959–1961 гг.) // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 9. Д. 6. Л. 351.

4. Поручения Совмина СССР и материалы по ис-

полнению поручений, доклады, докладные записки, письма в Совмин СССР. Т. 2. 1960 // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 6553. Л. 381.

5. Сабайдаш М. В. Ретроспективный анализ развития морских портов СССР (1946–1955 гг.). Ч. II // Вестн. Астрахан. гос. техн. ун-та. Сер.: Экономика. 2022. № 3. С. 23–35.

6. Поручения Совета Министров СССР и материалы по исполнению поручений, письма, справки в Совмин СССР. Т. 4. 1958 // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 5907. Л. 319.

7. Отчет Минморфлота по капитальным вложениям, по основной деятельности подрядной организации и проектно-конструкторских бюро // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 5568. Л. 83.

8. Отчет Минморфлота СССР по капитальным вложениям, по основной деятельности подрядных организаций и проектно-конструкторских бюро за 1959 г. // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 6255. Л. 82.

9. Морской транспорт в восьмой пятилетке (1966–1970 гг.). 1981 // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 9. Д. 8. Л. 244.

10. Транспортный флот Министерства морского флота СССР (по состоянию на 1 января 1970 г.) / Министерство морского флота СССР, Планово-экономическое управление. М.: Изд-во ЦНИИМФ, 1970. 71 с.

11. Статистический отчет ММФ о наличии морского транспортного флота на 1 января 1972 г. // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 5. Д. 1972. Л. 4.

12. Переписка с СМ СССР по вопросам деятельности Минморфлота и его системы, вносимым на рассмотрение в высшие правительственные органы. Ч. II. 1972 // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 5. Д. 1928. Л. 221.

13. Поручения совета Министров СССР и материалы по исполнению поручений. Т. 1. 1967 // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 5. Д. 272. Л. 249.

14. Статистические таблицы по состоянию на 1 января 1965 г. / Транспортный флот ММФ. Л.: Изд-во ЦНИИМФ, 1965. 57 с.

15. Поручения Совмина СССР и материалы по исполнению поручений, доклады, докладные записки, письма в Совмин СССР. Т. 1. 1956 // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 5141. Л. 338.

16. Приказ министерства нефтяной промышленности СССР № 65с от 22 июня 1956 г. // РГАЭ. Ф. 8627. Оп. 1. Д. 1848. Л. 46.

17. Поручения Совмина СССР и материалы по исполнению поручений, доклады, докладные записки, письма в Совмин СССР. Т. 4. 1960 // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 6555. Л. 408.

18. Поручения Совмина СССР и материалы по исполнению поручений письма, справки в Совмин СССР. Т. 5. 1962 // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 7214. Л. 353.

19. Поручения Совмина СССР и материалы по исполнению поручений, справки, письма в Совмин СССР. Т. 3. 1961 // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 6907. Л. 372.

20. Переписка с СМ СССР по вопросам деятельности Минморфлота и его системы, вносимым на рассмотрение в высшие правительственные органы. Ч. IV. 1969 // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 5. Д. 889. Л. 202.

21. Комплексный статистический справочник развития морского транспорта за 1940–1983 гг. М.: Союзморниипроект, 1985. 86 с.

22. Поручения Совмина СССР и материалы по исполнению поручений, письма, справки в Совмин СССР. Т. 4. 1963 // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Д. 7506. Л. 478.

23. Поручения Совета министров СССР и материалы по исполнению поручений, доклады, письма, справки в Совет Министров СССР. Т. 1. 1970 // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 5. Д. 1214. Л. 268.

24. Переписка с СМ СССР по вопросам деятельности Минморфлота и его системы, вносимым на рассмотрение в высшие правительственные органы. Ч. II. 1972 // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 5. Д. 1928. Л. 221.

25. Поручения Совета министров СССР и материалы по исполнению поручений. Т. 1. 1967 // РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 5. Д. 272. Л. 249.

## References

1. *Spisok sudov transportnogo flota morskikh parokhodstv, mestnogo transportnogo i sluzhebno-vspomogatel'nogo flota morskikh portov Narkommorflota po sostoiianiiu na 1 ianvaria 1939 g.* [List of vessels of the transport fleet of shipping companies, local transport and service and auxiliary fleet of seaports of the People's Commissariat of Marine Fleet as of January 1, 1939]. Moscow, Vodnyi transport Publ., 1939. 87 p.

2. *Balans transportnogo flota Minmorflota i spiski sudov parokhodstv na 1 ianvaria 1956 g.* [The balance of the transport fleet of the Ministry of Marine Fleet and the lists of shipping companies as of January 1, 1956.]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 3, d. 5162, l. 136.

3. *Otchet po teme «Istoriiia sovetskogo morskogo transporta». Razdel 6.1.8.2.3. Razvitie morskogo transporta v period mezhdru XXI i XXII s"ezdami partii (1959–1961 gg.)* [Report on the topic “History of Soviet sea transport”. Section 6.1.8.2.3. Development of maritime transport in the period between the XXI and XXII Party Congresses (1959–1961)]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 9, d. 6, l. 351.

4. *Porucheniia Sovmina SSSR i materialy po ispolne-*

*niiu poruchenii, doklady, dokladnye zapiski, pis'ma v Sovmin SSSR. Vol. 2. 1960* [Instructions of the Council of Ministers of the USSR and materials on the execution of instructions, reports, memos, letters to the Council of Ministers of the USSR. Vol. 2. 1960]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 3, d. 6553, l. 381.

5. *Sabaidash M. V. Retrospektivnyi analiz razvitiia morskikh portov SSSR (1946–1955 gg.). Part II* [Sabaidash M. V. Retrospective analysis of the development of seaports of the USSR (1946–1955). Part II]. *Vestnik Astrakhanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Serii: Ekonomika*, 2022, no. 3, pp. 23–35.

6. *Porucheniia Soveta Ministrov SSSR i materialy po ispolneniiu poruchenii, pis'ma, spravki v Sovmin SSSR. Vol. 4. 1958* [Orders of the Council of Ministers of the USSR and materials on the execution of orders, letters, references to the Council of Ministers of the USSR. Vol. 4. 1958]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 3, d. 5907, l. 319.

7. *Otchet Minmorflota po kapital'nym vlozheniiam, po osnovnoi deiatel'nosti podriadnoi organizatsii i proektno-konstruktorskiikh biuro* [Minmorflot report on capital in-

vestments, on the main activities of the contracting organization and design bureaus]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 3, d. 5568, l. 83.

8. Otchet Minmorflota SSSR po kapital'nym vlozheniiam, po osnovnoi deiatel'nosti podriadnykh organizatsii i proektno-konstruktorskikh biuro za 1959 g. [Report of the Ministry of the Navy of the USSR on capital investments, on the main activities of contracting organizations and design bureaus for 1959.]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 3, d. 6255, l. 82.

9. Morskoi transport v vos'moi piatiletke (1966–1970 gg.). 1981 [Sea transport in the eighth five-year plan (1966-1970). 1981]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 9, d. 8, l. 244.

10. *Transportnyi flot Ministerstva morskogo flota SSSR (po sostoianiiu na 1 ianvaria 1970 g.)* [Transport Fleet of the Ministry of the Navy of the USSR (as of January 1, 1970)]. Ministerstvo morskogo flota SSSR, Planovo-ekonomicheskoe upravlenie. Moscow, Izd-vo TsNIIMF, 1970. 71 p.

11. Statisticheskii otchet MMF o nalichii morskogo transportnogo flota na 1 ianvaria 1972 g. [MMF statistical report on the availability of the marine transport fleet as of January 1, 1972.]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 5, d. 1972, l. 4.

12. Perepiska s SM SSSR po voprosam deiatel'nosti Minmorflota i ego sistemy, vnosimym na rassmotrenie v vysshie pravitel'stvennye organy. Part II. 1972 [Correspondence with the Council of Ministers of the USSR on the issues of the activities of the Ministry of Marine Fleet and its system, submitted for consideration to the highest government bodies. Part II. 1972]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 5, d. 1928, l. 221.

13. Porucheniia soveta Ministrov SSSR i materialy po ispolneniiu porucheni. Vol. 1. 1967 [Orders of the Council of Ministers of the USSR and materials on the execution of orders. Vol. 1. 1967]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 5, d. 272, l. 249.

14. *Statisticheskie tablitsy po sostoianiiu na 1 ianvaria 1965 g.* [Statistical tables as of January 1, 1965]. Transportnyi flot MMF. Leningrad, Izd-vo TsNIIMF, 1965. 57 p.

15. Porucheniia Sovmina SSSR i materialy po ispolneniiu porucheni, doklady, dokladnye zapiski, pis'ma v Sovmin SSSR. Vol. 1. 1956 [Instructions of the Council of Ministers of the USSR and materials on the execution of instructions, reports, memos, letters to the Council of Ministers of the USSR. Vol. 1. 1956]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 3, d. 5141, l. 338.

16. Prikaz ministerstva neftianoi promyshlennosti SSSR № 65s ot 22 iunia 1956 g. [Order of the Ministry of Oil Industry of the USSR No. 65c dated June 22, 1956.]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8627, op. 1, d. 1848, l. 46.

17. Porucheniia Sovmina SSSR i materialy po ispolneniiu porucheni, doklady, dokladnye zapiski, pis'ma v Sovmin SSSR. Vol. 4. 1960 [Instructions of the Council of Ministers of the USSR and materials on the execution

of instructions, reports, memos, letters to the Council of Ministers of the USSR. Vol. 4. 1960]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 3, d. 6555, l. 408.

18. Porucheniia Sovmina SSSR i materialy po ispolneniiu porucheni pis'ma, spravki v Sovmin SSSR. Vol. 5. 1962 [Instructions of the Council of Ministers of the USSR and materials on the execution of instructions letters, references to the Council of Ministers of the USSR. Vol. 5. 1962]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 3, d. 7214, l. 353.

19. Porucheniia Sovmina SSSR i materialy po ispolneniiu porucheni, spravki, pis'ma v Sovmin SSSR. Vol. 3. 1961 [Orders of the Council of Ministers of the USSR and materials on the execution of orders, certificates, letters to the Council of Ministers of the USSR. Vol. 3. 1961]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 3, d. 6907, l. 372.

20. Perepiska s SM SSSR po voprosam deiatel'nosti Minmorflota i ego sistemy, vnosimym na rassmotrenie v vysshie pravitel'stvennye organy. Part IV. 1969 [Correspondence with the Council of Ministers of the USSR on the issues of the activities of the Ministry of Marine Fleet and its system, submitted for consideration to the highest government bodies. Part IV. 1969]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 5, d. 889, l. 202.

21. *Kompleksnyi statisticheskii spravochnik razvitiia morskogo transporta za 1940–1983 gg.* [Comprehensive statistical handbook of the development of maritime Transport for 1940-1983.]. Moscow, Soiuzmorniiproekt Publ., 1985. 86 p.

22. Porucheniia Sovmina SSSR i materialy po ispolneniiu porucheni, pis'ma, spravki v Sovmin SSSR. Vol. 4. 1963 [Orders of the Council of Ministers of the USSR and materials on the execution of orders, letters, references to the Council of Ministers of the USSR. Vol. 4. 1963]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 3, d. 7506, l. 478.

23. Porucheniia Soveta ministrov SSSR i materialy po ispolneniiu porucheni, doklady, pis'ma, spravki v Sovet Ministrov SSSR. Vol. 1. 1970 [Instructions of the Council of Ministers of the USSR and materials on the execution of instructions, reports, letters, references to the Council of Ministers of the USSR. Vol. 1. 1970]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 5, d. 1214, l. 268.

24. Perepiska s SM SSSR po voprosam deiatel'nosti Minmorflota i ego sistemy, vnosimym na rassmotrenie v vysshie pravitel'stvennye organy. Part II. 1972 [Correspondence with the Council of Ministers of the USSR on the issues of the activities of the Ministry of Marine Fleet and its system, submitted for consideration to the highest government bodies. Part II. 1972]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 5, d. 1928, l. 221.

25. Porucheniia Soveta ministrov SSSR i materialy po ispolneniiu porucheni. Vol. 1. 1967 [Orders of the Council of Ministers of the USSR and materials on the execution of orders. Vol. 1. 1967]. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki*, f. 8045, op. 5, d. 272, l. 249.

**Информация об авторе / Information about the author**

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

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

