

РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ СССР В УСЛОВИЯХ НОВОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ (1921–1928 ГГ.)

М. В. Сабайдаш

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

Исследуются особенности реализации новой экономической политики в морских портах СССР. Сформулированы основные закономерности экономического развития морских торговых портов периода НЭПа. Впервые использована статистическая информация о динамике грузооборота портов Великобритании, Германии, Италии, Нидерландов, США, Франции, дана оценка уровню экономического развития отечественных морских торговых портов в сравнении с портами вышеперечисленных стран. Определено, что падение грузооборота советских портов по отношению к 1913 г. было самым значительным, а послевоенное восстановление проходило медленнее в сравнении с европейскими портами, с железнодорожным и внутренним водным транспортом СССР. Подтверждено, что снижение грузооборота портов явилось следствием уменьшения объемов внешней торговли СССР и каботажных перевозок. Сохранение государственной монополии на внешнюю торговлю, которая в годы НЭПа трансформировалась в государственный капитализм, негативно повлияло на экспорт и импорт. Объем каботажных перевозок рос медленно вследствие низкой специализации регионов. Исследована система управления морскими портами, отмечена ее централизация и сходство с системой управления портами Российской империи. Представлены результаты исследования отношений собственности в морских портах. Определено, что собственниками земли в портах были государственные ведомства в лице центральных министерств (народных комиссариатов), другого имущества – органы государственного и отраслевого управления, акционерные компании с преобладанием государственной собственности. Морские торговые порты финансировались за счет бюджета Народного комиссариата путей сообщения. Объемы финансирования были в десятки раз меньше объемов финансирования железных дорог и в несколько раз меньше объемов финансирования внутреннего водного транспорта.

Ключевые слова: морские торговые порты, грузооборот, система управления морскими портами, новая экономическая политика, источники финансирования, государственный бюджет.

Для цитирования: Сабайдаш М. В. Ретроспективный анализ деятельности морских торговых портов СССР в условиях новой экономической политики (1921–1928 гг.) // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2020. № 1. С. 78–90. DOI: 10.24143/2073-5537-2020-1-78-90.

Введение

Экономика России, впоследствии СССР, в промежутке времени продолжительностью около пятнадцати лет пережила два периода: военный (1914–1921 гг.) и восстановительный (1921–1928 гг.), завершившийся переходом на систему пятилетнего планирования. Эти периоды характеризуются тем, что новые порты не строились, восстановление деятельности существующих проходило чрезвычайно медленно. Единственным источником финансирования были средства бюджета, которых было недостаточно для финансирования даже приоритетных отраслей транспорта и промышленности. Советское государство, как и царское правительство, было заинтересовано, прежде всего, в развитии железных дорог, т. к. было необходимо сначала обеспечить потребности в перевозках грузов и пассажиров внутри страны.

Всестороннее исследование экономического развития отечественных морских торговых портов в период военного коммунизма и НЭПа стало выполнимо только сейчас, поскольку появилась возможность сравнения их показателей с показателями европейских портов и портов США. Ранее информация о зарубежных портах была практически недоступна для российских исследователей, с развитием интернета эти препятствия устранены. Деятельность морских торговых портов России и СССР в этом промежутке времени исследована мало, динамика изу-

чена только в сравнении с 1913 г. Кроме того, не изучена взаимосвязь между уровнем экономического развития портов, отношениями собственности и системой управления портами. Анализ особенностей развития морских портов мировых экономических лидеров и портов СССР в условиях НЭПа на фоне политических и социальных изменений того периода представляет большой научный интерес. Вышеперечисленное определяет актуальность исследования.

Целью настоящего исследования является выявление закономерностей экономического развития морских торговых портов СССР в период НЭПа.

Информационной основой исследования послужили материалы по статистике внешней торговли СССР, морского и других видов транспорта (1914–1930 гг.); отчеты Народного комиссариата финансов СССР об исполнении единого государственного бюджета СССР (1924–1930 гг.), никогда ранее не использованные применительно к исследованию морских портов; статистические отчеты Германии: *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* (1915–1931 гг.); Великобритании: *Annual abstracts of statistics* (1913–1934 гг.); Нидерландов: *Jaarstatistiek van den in-, uit- en doorvoer over* (1923–1931 гг.); Франции: *Annuaire statistique. Statistique generale de la France* (1913–1930 гг.); Италии: *Annuario Statistico Italiano* (1919–1932 гг.); США: *Statistical abstract of the United States* (1913–1930 гг.).

Восстановление деятельности морских торговых портов СССР в условиях НЭПа

Период восстановления народного хозяйства республики и ее морских портов начался в марте 1921 г. с принятием X съездом РКП (б) новой экономической политики. Новая экономическая политика была отступлением от административно-командной экономики, к которой страна вернется вместе с первой пятилеткой. Присущая этой экономике внутренняя неэффективность, выражающаяся в невозможности произвести конкурентную на мировом рынке промышленную продукцию, накормить, одеть и обеспечить жильем население, трактовалась как временная трудность вследствие вражеского окружения и пока еще несовершенной системы государственного планирования.

Крупные предприятия, оставаясь в государственной собственности, в 1923 г. получили некоторую финансово-хозяйственную самостоятельность. Мелкие и средние предприятия, производившие продовольствие и товары народного потребления, небольшие банки могли быть частными. Около 50–55 % своей прибыли крупные промышленные предприятия безвозмездно перечисляли в бюджет [1]. Эти средства направлялись на восстановление и строительство новых заводов и фабрик. Предприятия легкой пищевой, кустарной промышленности быстро стали прибыльными в условиях НЭПа, их прибыль изымалась в больших масштабах, и за их счет финансировалась тяжелая индустрия. Кроме того, у крестьян-собственников активно изымались излишки произведенной продукции в виде налогов. Административное перераспределение ресурсов от более прибыльных субъектов хозяйствования к менее прибыльным уменьшало объем этих ресурсов в экономике, снижая эффективность и донора, и реципиента. Ресурсы национальной банковской системы, недостаточные для реализации амбициозных планов, недоступность международного рынка капитала, высокая инфляция (даже золотого червонца) обратили взоры правительства к скудным средствам, которые можно было изъять у населения. Правительство начало выпускать долгосрочные ценные бумаги, размещение которых среди населения было основано на использовании принудительных методов в той или иной форме, продолжая эту практику в течение последующих десятилетий. Облигации государственных займов предусматривали от 5 до 8 % годовых, несмотря на то, что минимальный процент, под который государственный банк кредитовал государственные предприятия, не опускался ниже 18 % [1].

В годы военного коммунизма грузы перевозили бесплатно. В 1921 г. была частично восстановлена платность оказания услуг на транспорте. Но государственные грузы перевозились за границу и внутри страны бесплатно на судах, находившихся в государственной собственности. Сдача судов в аренду советским учреждениям и предприятиям была бесплатной. Грузы, принадлежавшие физическим лицам, а также грузы иностранных государств и их граждан, следовавшие в пределы или за пределы республики или транзитом, подлежали оплате по правилам и ставкам, установленным государственными органами управления. В портах арендаторы стали обязаны платить за арендуемые участки [2].

В целом, к 1924 г. разрушения Гражданской войны в морских торговых портах были устранены. Государство нуждалось в получении иностранной валюты для закупки продовольствия и оборудования для промышленных предприятий, источником которой являлся экспорт. Зерновой экспорт, несмотря на неурожай и голод, постепенно увеличивался, однако восстановить его не удалось из-за низкой производительности и неконкурентных цен продукции советского сельского хозяйства (табл. 1).

Таблица 1

Объем и стоимость¹ экспорта и импорта Российской империи и СССР 1913–1928/1929 гг.*

Показатель	Единицы измерения	Год						
		1913	1924	1924/1925	1925/1926	1926/1927	1927/1928	1928/1929
Экспорт	тыс. т	23 553	6 129	5 474	7 123	8 792	8 867	12 618
	млн руб.	1 520	340	508	589	678	778	878
Сельскохозяйственный экспорт	тыс. т	12 388	3 115	1 217	2 379	2 418	792	549
	млн руб.	819	204	172	317	342	359	346
Промышленный экспорт, в том числе:	тыс. т	11 165	3 014	4 257	4 744	6 374	8 075	12 069
	млн руб.	701	136	336	272	336	419	531
– лес и лесоматериалы	тыс. т	2 192	1 651	1 778	1 672	2 140	3 000	4 778
	млн руб.	170	38	63	52	71	96	139
– уголь, антрацит, кокс	тыс. т	95	13	240	1 134	1 568	503	1 151
	млн руб.	1	0	3	30	36	4	10
– нефтепродукты	тыс. т	925	703	1 331	1 423	2 005	2 783	3 642
	млн руб.	50	0	63	69	83	107	133
– прочий промышленный экспорт	тыс. т	7 953	648	908	515	662	1 789	2 498
	млн руб.	480	98	207	120	146	211	250
Импорт	тыс. т	14 985	826	1 529	1 353	1 631	2 014	1 718
	млн руб.	1 374	201	633	674	624	946	836
Пищевые и животные продукты, лес	тыс. т	3 717	120	862	169	162	601	353
	млн руб.	426	26	202	97	85	190	151
Строительные материалы, асфальт, смолы, 1913 г. – уголь	тыс. т	9 126	348	76	375	580	165	124
	млн руб.	107	16	18	41	41	39	21
Продукты химического производства	тыс. т	844	74	98	147	125	252	248
	млн руб.	55	21	47	49	40	61	43
Металлы и изделия из металлов, в том числе станки, автомобили, вагоны, суда	тыс. т	822	101	176	298	362	580	631
	млн руб.	297	54	139	194	205	299	294
Предметы электротехники и точной механики, писчебумажный товар	тыс. т	476	184	317	363	401	416	362
	млн руб.	489	83	227	292	252	356	327
Внешнеторговое сальдо	млн руб.	146	139	-125	-85	54	-168	41

* Составлено по [3–5].

К 1928/1929 гг. объем экспортируемой сельскохозяйственной продукции не превысил и половину довоенного 1913 г., оставаясь тем не менее самой дорогой статьей. Экспорт другого важнейшего товара, леса, удалось восстановить к 1926/1927 гг. Суммарное внешнеторговое сальдо за период 1924–1928/1929 гг. было отрицательным и составило 144 млн руб. Следует отметить, что с 1898 по 1913 г. этот показатель в Российской империи был положительным [6].

Экспорт нефти и угля постепенно увеличивался, СССР удалось довести их добычу до уровня 1913 г. в 1926/1927 гг. (табл. 2).

Таблица 2

Объем добычи нефти и угля в Российской империи и СССР*

Объем добычи, тыс. т	1913 г.	1921/1922 гг.	1922/1923 гг.	1923/1924 гг.	1924/1925 гг.	1925/1926 гг.	1926/1927 гг.
Нефти	8 960	4 525	5 128	5 907	6 592	7 779	9 101
Угля	27 389	9 949	11 130	14 805	14 974	22 686	29 719

* Составлено по [6, 7].

¹ 1913, 1924 гг. – в ценах 1913 г., далее – в текущих ценах.

В рассматриваемый период СССР занимал третье место в мире, добывая около 4 % мировой нефти. Лидерами в этой области были США с 60–65 % и Мексика с 20–25 % мировой добычи [8]. Экспорт нефти и угля значительно вырос по сравнению с 1913 г., нефти и нефтепродуктов – примерно в 4 раза, угля – в 12 раз. Нефть и нефтепродукты экспортировались в промышленные страны Европы: Великобританию, Германию, Италию.

Структура экспорта значительно изменилась по сравнению с 1913 г.: объем продукции сельского хозяйства уменьшился, промышленности – остался на том же уровне за счет роста объемов угля, леса и нефтепродуктов. Промышленный экспорт СССР в рассматриваемом периоде (кроме леса, нефти и угля) – это продукция предприятий легкой, пищевой и кустарной промышленности.

До 1925 г. значительной частью импорта были продукты питания, которые Советский Союз не мог произвести в достаточных количествах для удовлетворения потребностей населения. В дальнейшем импорт продовольствия снижался, хотя занимал значительные 20–25 % от объема. Самую дорогую часть импорта составляли машины и оборудование, станки, железнодорожные вагоны, суда, электротехническое оборудование, которые Советский Союз не производил.

Основные экспортируемые товары – природные ресурсы с низкой удельной стоимостью, импортируемые товары – продукция промышленности с высокой удельной стоимостью, вследствие этого грузооборот экспорта превышал грузооборот импорта в рассматриваемом периоде в 4–7 раз. Это обстоятельство увеличивало фрахтовые ставки, т. к. судно часто можно было загрузить только в одну сторону, обратно оно должно было следовать в балласте, а фрахтом необходимо было покрыть все затраты и за рейс. В 1913 г. экспорт по объему превышал импорт только в 1,6 раза.

Соотношение между каботажем и экспортно-импортными грузами составляло примерно 55 к 45 %. Увеличить объем каботажа было трудно, т. к. продукция сельского хозяйства и промышленности удовлетворяла в основном потребности предприятий и населения своей территории. Уровень специализации регионов был низким, товарообмен между ними не развит. В США доля каботажных перевозок в этот период составляла около 70 %.

Грузооборот морских торговых портов СССР в 1928 г. достиг 57 % от своего довоенного уровня¹ (табл. 3).

Таблица 3

Грузооборот портов Российской империи и СССР, стран Европы и США, 1913–1928 гг.*

Порты	Год	1913	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928
Российская империя и СССР, млн т		44,4	7,1	10,0	12,3	12,7	17,6	21,2	22,4	25,5
Крупнейшие порты Германии ² , млн т		22,5	7,2	9,3	8,4	12,3	15,6	40,3	41,5	43,1
Франция, млн т		47,0	32,1	40,8	49,2	48,9	42,9	45,1	47,4	49,8
Италия, млн т		31,9	20,2	23,5	27,5	31,8	34,3	32,7	35,2	36,8
Амстердам и Роттердам, млн т	Нет данных		31,2	36,4	28,8	49,3	58,8	75,3	83,2	74,4
Великобритания, млн т		143,4	115,3	154,4	164,7	161,9	159,1	143,4	168,3	169,7
США, млн т		Нет данных			263,2	271,9	265,6	329,9	342,0	341,3

* Составлено по [9–17].

Крупнейший порт Российской империи – Санкт-Петербург, имевший в 1913 г. 16,5 % от грузооборота всех портов империи, так и не приблизился к своему довоенному грузообороту. В 1928 г. Ленинград перерабатывал только 25 % грузов от довоенного объема, Баку и Астрахань – около 80 % [9–11].

Во время Первой мировой войны и после ее завершения грузооборот морских торговых портов в Европе уменьшился вследствие резкого сокращения объемов международной торговли. Среди стран, грузооборот портов которых был проанализирован, этот показатель меньше всего упал в 1921 г. относительно 1913 г. у портов Великобритании – до 80 %, Франции – до 68 %, Италии – до 63 %, у крупнейших портов Германии – до 32 % (табл. 4).

¹ Здесь и далее рассматривается грузооборот морских торговых портов, железных дорог и внутреннего водного транспорта за 1913 г. в границах СССР.

² В исследовании изучаются крупнейшие морские торговые порты Германии: Кенигсберг, Штеттин, Гамбург, Любек, Бремен, Эмден. Статистику всех морских торговых портов Германии трудно исследовать вследствие особенностей ее представления.

Динамика грузооборота морских портов Европы и СССР, 1913 г. = 1

Порты \ Год	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928
СССР	0,16	0,22	0,28	0,29	0,40	0,48	0,50	0,57
Крупнейшие порты Германии	0,32	0,41	0,37	0,55	0,69	1,79	1,85	1,92
Великобритания	0,80	1,08	1,15	1,13	1,11	1,00	1,17	1,18
Франция	0,68	0,87	1,05	1,04	0,91	0,96	1,01	1,06
Италия	0,63	0,74	0,86	1,00	1,08	1,03	1,10	1,15

Грузооборот советских портов в 1921 г. относительно 1913 г. упал до 16 %. Грузооборот европейских портов в Великобритании достиг довоенного уровня в 1922 г., во Франции – в 1923 г., в Италии – в 1924 г., в Германии – в 1926 г. Грузооборот советских портов уменьшился сильнее и восстанавливался медленнее, даже в сравнении с побежденной в Первой мировой войне и вынужденной платить огромные репарации Германией.

Грузооборот морских торговых портов США и Великобритании был всегда значительно больше грузооборота портов Российской империи, а затем и СССР. В 1910 г. грузооборот одного Нью-Йоркского порта составлял примерно 60 % от грузооборота портов Российской империи [18]. Далее в каждом году рассматриваемого периода грузооборот Нью-Йоркского порта был больше грузооборота отечественных портов примерно в 3–4 раза [16]. В 1913 г. грузооборот двух крупнейших портов Великобритании – Лондонского и Ливерпульского – был примерно равен грузообороту всех портов Российской империи, в 1928 г. их грузооборот превысил грузооборот портов СССР более чем в 2 раза [17].

Период после Первой мировой войны был тяжелым для экономик всех стран континентальной Европы и Великобритании, трудности сопутствовали и восстановлению мировой международной торговли. Все это имело прямое влияние на деятельность морских торговых портов. Их грузооборот постепенно рос на фоне промышленного подъема. Разрыв между европейскими портами и портами СССР увеличивался. В 1913 г. грузооборот крупнейших портов Германии составлял 51 % от грузооборота портов Российской империи, в 1928 г. – 169 % от грузооборота советских портов в этом же году. Грузооборот портов Италии в 1913 г. – 72 %, в 1928 г. – 145 %; Франции в 1913 г. – 106 %, в 1928 г. – 196 %; Великобритании в 1913 г. – 323 %, в 1928 г. – 667 % (табл. 5).

Таблица 5

Динамика грузооборота морских торговых портов Европы и США относительно портов Российской империи и СССР, 1913 = 1

Порты \ Год	1913	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928
Российская империя и СССР	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Крупнейшие порты Германии	0,51	1,01	0,93	0,69	0,97	0,89	1,90	1,86	1,69
Франция	1,06	4,51	4,09	4,01	3,83	2,44	2,12	2,12	1,96
Италия	0,72	2,84	2,35	2,24	2,49	1,95	1,54	1,57	1,45
Амстердам и Роттердам	нет данных	4,40	3,65	2,34	3,87	3,34	3,55	3,72	2,92
Великобритания	3,23	16,24	15,48	13,42	12,70	9,04	6,76	7,52	6,67
США	нет данных			21,44	21,33	15,10	15,55	15,29	13,41

Грузооборот американских портов в 1928 г. был в 13 раз больше грузооборота советских портов.

Европейские страны вышли из Первой мировой войны с огромными внешними долгами, т. к. большая часть военных расходов финансировалась кредитами. В Европе основным кредитором была Англия, которая еще больше задолжала Америке, являвшейся крупнейшим кредитором мира.

Великобритания, самая богатая страна Европы, смогла использовать собственные средства для восстановления и развития после войны. Она пошла по трудному пути повышения налогов, сдерживания инфляции и сокращения бюджетных расходов. Этот путь не создавал иллюзий, откладывая снижение жизненного уровня населения на будущее, как это происходит, когда государство живет в кредит. Объем международной торговли Великобритании рос, грузооборот портов страны составил в 1928 г. 118 % от довоенного.

Франция и Италия защитили свой рынок высокими таможенными пошлинами на импортируемые сельскохозяйственные и промышленные товары. В результате конкурентоспособность французской и итальянской экономик снизилась, они постепенно уступали позиции в международной торговле, что сказывалось на грузообороте морских торговых портов. По сравнению с 1913 г., он вырос в 1928 г. у Франции на 6 %, у Италии – на 15 % (см. табл. 4).

Положение Германии было значительно тяжелее, страны-победители установили огромные репарационные платежи. Послевоенная разруха, потеря части населения и территории, государственный долг привели Германию к тяжелейшему экономическому кризису. Среднемесячный темп гиперинфляции, продолжавшейся больше года с августа 1922 г. по ноябрь 1923 г., составлял 322 % [19]. Весной 1924 г. был принят план Дауэса, в соответствии с которым была проведена реструктуризация репарационных платежей, на погашение которых США выдали кредит до 1949 г. Стабилизация немецкой марки и создание благоприятных условий для иностранных инвестиций, прежде всего американских, привели к экономическому росту, который длился с 1924 по 1929 гг. В 1928 г. Германия становится второй в мире после США индустриальной державой. За короткий промежуток времени грузооборот крупнейших немецких портов увеличился относительно довоенного уровня почти в 2 раза (см. табл. 4).

Управление морскими торговыми портами, источники финансирования

Морские порты являются объектами, где сталкиваются интересы государства, территории, на которой расположен порт, частных компаний и лиц. Мировой опыт строительства и эксплуатации портов дает разнообразные примеры отношений между ними: от жесткой централизации прав собственности и систем управления до независимых портов.

В период НЭПа сформировалась государственная система управления морскими портами в СССР. Центральный орган управления транспортом на территории РСФСР (с 30 декабря 1922 г. – СССР) – Народный комиссариат путей сообщения (НКПС), в ведении которого находились морские торговые порты, он же назначал начальников портов. В составе НКПС было образовано Центральное управление морского транспорта, которое руководило деятельностью Управления морских торговых портов.

Советская система управления портами, в теории отвергая предшественницу, повторяла ее на практике, усиливая концентрацию власти и собственности. Кроме того, в систему управления были встроены органы политического руководства, ориентированные на достижение политических целей.

Народный комиссариат путей сообщения ведал эксплуатацией, ремонтом и развитием находящихся в его ведении морских торговых портов и портовых устройств. Им же формировались портовые сборы по согласованию с Народным комиссариатом финансов. В управлении НКПС находились все порты, за исключением порта Петроград – Кронштадт (с 1924 г. – Ленинград), который находился в ведении Народного комиссариата внешней торговли (НКВТ). Народный комиссариат путей сообщения имел право сдавать участки земли на территории порта государственным учреждениям и предприятиям, акционерным обществам с преобладающим участием государственного и кооперативного капитала и кооперативам на срок не больше 60 лет. Арендаторы могли использовать эти участки для строительства зданий и сооружений, установки оборудования для транспортировки и хранения грузов по проектам, согласованным с НКПС и под его контролем. Все железнодорожные пути, находившиеся на территории порта, принадлежали железным дорогам.

Государственная монополия внешней торговли в годы НЭПа сохранилась, трансформировавшись в государственный капитализм. Частный капитал, за редким исключением, не был допущен к внешнеторговым операциям. В основном внешнюю торговлю вели коммерческие предприятия, акционером которых было государство. Эти компании могли быть зарегистрированы на территории СССР или за границей в соответствии с законодательством зарубежных стран. В СССР акционерами таких компаний были различные ведомства, например НКВТ, Народный комиссариат финансов (НКФ) и др. За границей акционерами были торговые представительства СССР за рубежом и иностранные компании.

На территории морских портов находились участки, состоящие в ведении других ведомств. Например, в Петроградском (Ленинградском) порту железнодорожный элеватор и механически оборудованный амбар находились в ведении Народного комиссариата по продовольствию, участки портовой территории на портовых лесных складах с возведенными на них строениями – в ведении Петроградского областного управления по топливу. В распоряжении последнего находились также нефтяные участки на Морской пристани с нефтяными резервуарами.

Экспедиторские услуги в порту оказывало судоходное общество Доброфлот со стопроцентным государственным капиталом, с 1925 г. включенное в состав Совторгфлота. Доброфлот был преемником царского Доброфлота, крупнейшим акционером которого тоже было государство. Почти все суда царского Доброфлота после революции и Гражданской войны оказались за границей в собственности эмигрантского правительства.

Организацией погрузочно-разгрузочных работ в Петроградском (Ленинградском) порту занимались государственные компании. Единственное отступление в сторону частного капитала состояло в том, что эти компании могли нанять как государственную, так и одну из частных артелей грузчиков. Впоследствии было признано, что работа конкурирующих между собой грузовых артелей не дает сформировать единые аккордные ставки и уменьшить стоимость грузовых операций. Поэтому в 1924 г. было организовано «Северо-западное областное погрузочно-разгрузочное паевое товарищество» («Севзаппогруз»), которое стало монополистом. Учредителями «Севзаппогруза» являлись органы государственного и отраслевого управления, а также оперирующие в порту государственные компании: НКВТ, Управление порта, Ленинградский губернский исполком, Акционерные общества «Экспортхлеб», «Севзапгосторг», «Севзаплес», «Севзапгосречпароходство» и т. д., всего 11 организаций и ведомств. Транспортные организации, имевшие право производить погрузочно-разгрузочные работы в порту, должны были нанимать грузчиков «Севзаппогруза». Частные артели грузчиков были упразднены, что позволило, по мнению организаторов этого процесса, обеспечить часть грузчиков постоянным заработком, соединить все погрузочно-разгрузочные операции в один рабочий процесс, применить к нему принцип плановости и снизить цены на погрузочно-разгрузочные работы на 30–40 %.

Необходимость улучшения организации системы управления и финансирования морскими портами была очевидна для руководителей и специалистов. Советские порты все больше и больше отставали от ведущих портов европейских стран и США и, за редким исключением, были нерентабельны. В 1924/1925 гг. и ранее единственным бездефицитным портом был Батумский, специализирующийся на нефтепродуктах. Его доходы составляли 247 % от расходов. У порта Поти доходы – 97 % от расходов, Сухуми – 86 %, Таганрог – 86 %, Архангельск – 85 %, Новороссийск – 80 %, Туапсе – 70 %, Ялта – 61 %, Мурманск – 46 %, Феодосия – 45 %, Севастополь – 40 %, Ленинград – 30 %, Мариуполь – 35 %, Евпатория – 33 %, Одесса – 20 %, Ейск – 21 %, Керчь – 18 %, Бердянск – 17 %, Херсон – 16 %, Ростов – 16 %, Николаев – 14 % [20].

Финансирование всей транспортной системы СССР происходило целиком за счет бюджетных средств. Расходы на развитие и эксплуатацию транспорта в 1923–1928 гг. были самыми большими в структуре расходов бюджета, в 1923–1926 гг. составляя примерно треть, в последующие годы – четверть. В основном это были расходы на железнодорожный транспорт, который в отличие от морского и внутреннего водного приносил прибыль и был для них донором [21–24].

В рассматриваемый период расходы бюджета на железнодорожный транспорт были выше в 60–100 раз, на речной транспорт – в 2–6 раз [21–24]. Видимо, это было одной из причин более быстрого восстановления и железнодорожного, и внутреннего водного транспорта. Довоенный объем перевозок внутреннего водного транспорта был восстановлен в 1929 г., железнодорожного – в 1926/1927 гг., грузооборот железнодорожного транспорта, исчисляемый в тонно-километрах, еще раньше – в 1925/1926 гг. [9–11, 25–35].

В СССР высказывали свое мнение специалисты и руководители, которые понимали, что целесообразно ориентироваться на европейский и американский опыт управления портами. В своих научных работах, выступлениях на съездах руководителей отрасли, докладах правительству они разъясняли, что практика функционирования свободных портов в материковой Европе (организация портовой деятельности в Англии и США) дает лучшие экономические результаты, чем жесткая система ведомственного единоначалия на основе государственной соб-

ственности [20, 36–38]. В первый год НЭПа была попытка децентрализации управления портами, в частности 19 июля 1921 г. было принято Постановление Совнаркома «По вопросу об устройстве вольной гавани в Петрограде на концессионных началах» [39]. Однако на уровне правительства этот вопрос откладывался и в конце концов даже не был рассмотрен, т. к. политическое руководство страны считало, что в СССР должно быть единое транспортное хозяйство. Вследствие этого был выбран один из самых жестких вариантов организации деятельности морских портов, допускающий присутствие небольшой доли акционерных компаний с кооперативной собственностью, имеющих право производить портовые операции. Отрицательным был признан опыт функционирования порта Баку под управлением государственного Каспийского пароходства.

Вариативность системы управления и организации деятельности портов ограничивалась выбором их ведомственной принадлежности. Для улучшения финансового положения портов рассматривалась возможность их передачи под управление НКВТ, НКФ, создания акционерных обществ, главными акционерами которых были бы НКПС и НКВТ, остальными акционерами – заинтересованные в деятельности портов государственные ведомства и организации. Все улучшения предполагалось сделать в рамках существующей системы государственной собственности при доминировании политических целей над экономическими, жесткой централизации и отсутствии хозяйственной самостоятельности.

Заключение

Развитие отечественной промышленности, начавшееся в конце XIX в., было остановлено войнами, национализацией, уничтожением и бегством владельцев и технических специалистов. Сельское хозяйство было отброшено борьбой с крестьянином-собственником на уровень, когда оно не могло накормить собственное население. Советская республика начала свое существование в условиях международной изоляции, на которую она себя обрекла сначала сепаратным миром с Германией, а затем отказом возвращать царские долги. Политическое и идеологическое противопоставление, отказ от выполнения союзнических и финансовых обязательств перед самыми богатыми и влиятельными государствами мира лишили СССР их поддержки и доступа на международный рынок капитала. Социалистическое государство поставило перед собой цель политического доминирования и экономического лидерства, не имея ресурсов для их достижения. Его экономический и финансовый потенциал был значительно меньше, чем у передовых промышленных стран – США, Великобритании, Германии и Франции. Концентрация политической и экономической власти, перераспределение ресурсов предприятий и граждан административными методами привели к снижению эффективности экономики. Вышеназванное повлияло на деятельность морских торговых портов следующим образом:

1. Грузооборот морских торговых портов СССР в 1928 г. составил 57 % от уровня 1913 г. Восстановление деятельности отечественных портов происходило медленнее европейских. Морские порты Великобритании достигли довоенного уровня грузооборота в 1922 г., Франции – в 1923 г., Италии – в 1924 г., побежденной в Первой мировой войне Германии – в 1926 г. Грузооборот европейских портов рос вследствие послевоенного промышленного подъема, разрыв между ними и портами СССР увеличивался.

2. Довоенные объемы внешней торговли восстановить не удалось, суммарное внешнеторговое сальдо за период 1924–1928/1929 гг. было отрицательным. Уменьшение объемов экспорта и импорта было обусловлено сохранением монополии государства на внешнюю торговлю, которая в годы НЭПа трансформировалась в государственный капитализм. Несмотря на увеличение экспорта нефти и угля, объем экспорта в 1928 г. уменьшился по сравнению с 1913 г. почти в 2 раза и в натуральном, и в стоимостном выражении. Зерновой экспорт восстановить не удалось из-за низкой производительности сельского хозяйства и неконкурентных цен. Превышение экспортного грузооборота над импортным (в 4–7 раз) негативно влияло на фрахтовые ставки и снижало прибыль судоходных компаний. Каботажные перевозки восстанавливались медленно вследствие низкого уровня специализации регионов.

3. Морские торговые порты финансировались из бюджета союзных министерств (народных комиссариатов). Приоритетом в финансировании пользовались железные дороги, расходы бюджета на железные дороги превышали расходы на морские порты в десятки раз, на внутренний водный транспорт – в несколько раз.

4. В годы НЭПа сформировалась система управления морскими портами на основе государственной собственности. Организацией погрузочно-разгрузочных работ в портах и оказанием услуг занимались преимущественно компании, основными акционерами которых были органы государственного и отраслевого управления.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Об исполнении* единого государственного бюджета Союза Советских Социалистических Республик за 1923–1924 гг.: объяснительная записка к отчету Народного комиссариата финансов Союза ССР. М.: Финансово-контрольное управление НКФ СССР, 1926. URL: <http://unis.shpl.ru/Pages/Search/BookCard.aspx?Id=1630566> (дата обращения: 10.10.2019).
2. Кузнецов А. Л. Морские и сухопутные порты в новой мировой системе грузораспределения // Эксплуатация морского транспорта. 2009. № 1 (55). С. 9–12.
3. *Обзор* внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1913 г. / Департамент таможенных сборов. Петроград: Типо-литография М. П. Фроловой, 1914. Ч. 1. 581 с.
4. *Внешняя* торговля по европейской границе: стат. обзор. М.: Изд-во НКВТ, Главное таможенное управление, 1925. Вып. 12 (21). 175 с.
5. *Внешняя* торговля Союза ССР: стат. обзор. М.: Гос. торговое изд-во, 1926–1930. Вып. 22, 30, 37, 49, 60, 66. URL: <http://istmat.info/node/21347> (дата обращения: 30.09.2019).
6. *Статистический* ежегодник на 1914 г. / под ред. В. И. Шараго // Совет съездов представителей промышленности и торговли. СПб.: Тип. «Экономия», 1914. 849 с.
7. *Объяснительная* записка к единому государственному бюджету СССР. М.: Фин. изд-во НКФ СССР, 1925–1927. 268 с.
8. Keltie J. S., Epstein M. The statesman's year-book: Statistical and historical annual of the states of the world. London: Annual publication, 1922–1931. P. 59–68.
9. *Морской* транспорт в 1924 и 1925 гг. Работа морских торговых флотов и Госторгфлота. Труд. Морской торговый флот иностранных государств: материалы по статистике путей сообщения / НКПС. М.: Транспечать, 1926. 96 с.
10. *Морской* транспорт в 1929 и 1930 гг.: материалы по статистике водного транспорта. Перевозки грузов и пассажиров. Судоборот портов. Перевозки на судах Совторгфлота / НКПС. М.: Транспечать, 1932. 218 с.
11. *Советский* транспорт 1917–1927 гг. М.: Изд-во НКПС, 1927. 242 с.
12. CBS Historische Collectie. URL: <http://www.historisch.cbs.nl> (дата обращения: 16.09.2019).
13. DigiZeitschriften. URL: <https://www.digizeitschriften.de> (дата обращения: 18.10.2019).
14. Gallica. URL: <https://gallica.bnf.fr> (дата обращения: 18.10.2019).
15. Istat.it. URL: <https://www.istat.it> (дата обращения: 18.10.2019).
16. *Исторические* материалы. URL: <https://www.istmat.info> (дата обращения: 18.10.2019).
17. Annual abstracts of statistics. Great Britain. Central statistical office. London. N. 77. 1913 and 1919 to 1932-1934. P. 268.
18. Ляхницкий В. Е. Нью-Йорк как порт внутреннего и внешнего судоходства. Петроград: Тип. Министерства путей сообщения (Т-во И. Н. Кушнерев и К), 1915. 71 с.
19. Погорлецкий А. И. Экономика и экономическая политика Германии в XX веке. СПб.: Изд-во Михайлова В. А., 2001. 685 с.
20. *Доклад* полномочной комиссии Совета труда и обороны (СТО) по обследованию морского судоходства и портов. М.: Тип. «Связь», 1924. 39 с.
21. *Отчет* Народного комиссариата финансов Союза ССР об исполнении единого государственного бюджета Союза Советских Социалистических Республик за 1923–1924 гг. / Финансово-контрольное управление НКФ СССР. М.: Тип. ГУБФО, 1926. 693 с.
22. *Отчет* Народного комиссариата финансов Союза ССР об исполнении единого государственного бюджета Союза Советских Социалистических Республик за 1924–1925 гг. / Финансово-контрольное управление НКФ СССР. М.: Фин. изд-во НКФ СССР; Ленинград: Прибой, 1926. 449 с.
23. *Отчет* Народного комиссариата финансов Союза СССР об исполнении единого государственного бюджета Союза Советских Социалистических Республик за 1925–1926 гг. / Главное управление государственного финансового контроля при НКФ СССР. М.: Фин. Изд-во НКФ СССР, 1927. 511 с.
24. *Отчет* Народного комиссариата финансов Союза ССР об исполнении единого государственного бюджета Союза Советских Социалистических Республик за 1926–1927 гг. / Главное управление государственного финансового контроля при НКФ СССР. М.: Фин. изд-во НКФ СССР; Всерос. кооперативный изд. союз, 1928. 283 с.

25. *Речной транспорт в 1922 г.* // Материалы по статистике путей сообщения. М.: Транспечать, 1924. Вып. 23. 365 с.
26. *Речной транспорт в 1924 г.* // Материалы по статистике путей сообщения. М.: Транспечать, 1926. Вып. 50. 396 с.
27. *Речной транспорт в 1925 г.* // Материалы по статистике путей сообщения. М.: Транспечать, 1927. Вып. 66. 339 с.
28. *Речной транспорт в 1926 г.* // Материалы по статистике путей сообщения. М.: Транспечать, 1929. Вып. 96. 354 с.
29. *Речной транспорт в 1927 г.* // Материалы по статистике путей сообщения. М.: Транспечать, 1929. Вып. 102. 348 с.
30. *Речной транспорт в 1928 г.* // Материалы по статистике путей сообщения. М.: Транспечать, 1930. Вып. 112. 356 с.
31. *Железнодорожный транспорт в 1922/23 г.* // Материалы по статистике путей сообщения. М.: Транспечать, 1925. Вып. 28. 302 с.
32. *Железнодорожный транспорт в 1923/24 г.* // Материалы по статистике путей сообщения. М.: Транспечать, 1926. Вып. 36. 222 с.
33. *Железнодорожный транспорт в 1924/25 г.* // Материалы по статистике путей сообщения. М.: Транспечать, 1925. Вып. 53. 210 с.
34. *Железнодорожный транспорт в 1925/26 г.* // Материалы по статистике путей сообщения. М.: Транспечать, 1927. Вып. 73. 158 с.
35. *Железнодорожный транспорт в 1926/27 г.* // Материалы по статистике путей сообщения. М.: Транспечать, 1928. Вып. 85. 197 с.
36. *Пальчинский П. А.* Экономические проблемы портового хозяйства // Тр. I административно-технического съезда начальников морских торговых портов / НКПС. М.: Транспечать, 1923. 98 с.
37. *Рождественский А. К., Ляхницкий В. Е.* Италия. Итальянские порты // Тр. науч.-техн. комитета НКПС. М.: Транспечать, 1928. Вып. 69. 44 с.
38. *Тухолка В. В., Ляхницкий В. Е.* Порты Северо-Американских Соединенных Штатов / НКПС. М.: Транспечать, 1926. 166 с.
39. *Декреты Советской власти.* Т. 17. М.: РОССПЭН, 2006. 511 с.

Статья поступила в редакцию 14.11.2019

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

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



RETROSPECTIVE ANALYSIS OF THE USSR SEA TRADE PORTS OPERATION IN CONDITIONS OF NEW ECONOMIC POLICY (1921-1928)

M. V. Sabaydash

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

Abstract. The article highlights the specific features of implementing the new economic policy in the seaports of the USSR. The general laws of economic development of the commercial sea ports during the NEP period have been formulated. Statistical data on port capacity from the UK, Germany, Italy, the Netherlands, the USA, and France were used for the first time, and an assessment of the economic development of domestic sea ports was made in comparison with the above countries. It was stated that the drop in cargo turnover of the Soviet ports in relation to 1913 was

the most significant, and the post-war restoration was slower in comparison with European ports, with the railway and inland water transport of the USSR. It was proved that the decrease in port turnover in the USSR was a consequence of a decrease in the foreign trade volume and short sea shipping. Maintaining the state monopoly of foreign trade, which in the NEP period transformed into the state capitalism, negatively affected outward and inward trade. The intensity of coastal shipping service grew slowly due to the low specialization of the regions. The seaport management system was studied; its centralization and similarity with the port management system of the Russian Empire were stated. There have been presented the study results of property relations in seaports. It was determined that the landowners in the ports were state departments represented by central ministries (people's commissariats), the owners of other property were state and sectorial governmental bodies, joint-stock companies with a predominance of state ownership. Sea trade ports were funded from the budget of the People's Commissariat of Communication Means. Port financing was ten times less than financing of railways and several times less than inland water transport financing.

Key words: sea trade ports, cargo turnover, seaport management system, new economic policy, sources of financing, state budget.

For citation: Sabaydash M. V. Retrospective analysis of the USSR sea trade ports operation in conditions of new economic policy (1921-1928). *Vestnik of Astrakhan State Technical University. Series: Economics*. 2020;1:78-90. (In Russ.) DOI: 10.24143/2073-5537-2020-1-78-90.

REFERENCES

1. *Ob ispolnenii edinogo gosudarstvennogo byudzheta Soyuz Sovetskikh Socialisticheskikh Respublik za 1923–1924 gg.: ob"yasnitel'naya zapiska k otchetu Narodnogo komissariata finansov Soyuz SSR* [On execution of unified state budget of the Union of Soviet Socialist Republics for 1923-1924: explanatory note to report of People's Commissariat of Finance of the USSR]. Moscow, Finansovo-kontrol'noe upravlenie NKF SSSR, 1926. Available at: <http://unis.shpl.ru/Pages/Search/BookCard.aspx?Id=1630566> (accessed: 10.10.2019).
2. Kuznecov A. L. Morskie i suhoputnye porty v novej mirovoj sisteme gruzoraspredeleniya [Sea and land ports in new world cargo distribution system]. *Ekspluatatsiya morskogo transporta*, 2009, no. 1 (55), pp. 9-12.
3. *Obzor vneshnej torgovli Rossii po evropejskoj i aziatskoj granicam za 1913 g.* [Overview of Russian foreign trade by European and Asian borders for 1913]. Departament tamozhennyh sborov. Petrograd, Tipolitografiya M. P. Frolovoj, 1914. Part 1. 581 p.
4. *Vneshnyaya torgovlya po evropejskoj granice: statisticheskij obzor* [Foreign trade on European border: statistical survey]. Moscow, Izd-vo NKVT, Glavnoe tamozhennoe upravlenie, 1925. Iss. 12 (21). 175 p.
5. *Vneshnyaya torgovlya Soyuz SSR: statisticheskij obzor* [Foreign trade of the USSR: statistical review]. Moscow, Gos. torgovoe izd-vo, 1926–1930. Iss. 22, 30, 37, 49, 60, 66. Available at: <http://istmat.info/node/21347> (accessed: 30.09.2019).
6. *Statisticheskij ezhegodnik na 1914 g.* [Statistical Yearbook for 1914]. Pod redakciej V. I. Sharago. Sovet s"ezdov predstavitelej promyshlennosti i torgovli. Saint-Petersburg, Tipografiya «Ekonomiya», 1914. 849 p.
7. *Ob"yasnitel'naya zapiska k edinomu gosudarstvennomu byudzhetu SSSR* [Explanatory note to unified state budget of the USSR]. Moscow, Fin. Izd-vo NKF SSSR, 1925–1927. 268 p.
8. Keltie J. S., Epstein M. *The statesman's year-book: Statistical and historical annual of the states of the world*. London, Annual publication, 1922-1931. Pp. 59-68.
9. Morskoy transport v 1924 i 1925 gg. Rabota morskikh torgovyh flotov i Gostorgflota. Trud. Morskoy torgovyj flot inostrannyh gosudarstv [Sea transport in 1924 and 1925. Marine merchant fleets and Gostorgflot operation. Labor. Foreign Merchant Marine]. *Materialy po statistike putej soobshcheniya. NKPS*. Moscow, Transpechat' Publ., 1926. 96 p.
10. *Morskoy transport v 1929 i 1930 gg.: materialy po statistike vodnogo transporta. Perevozki gruzov i passazhirov. Sudooborot portov. Perevozki na sudah Sovtorgflota* [Maritime transport in 1929 and 1930: materials on water transport statistics. Transportation of goods and passengers. Port traffic. Transportation by Sovtorgflot ships]. NKPS. Moscow, Transpechat' Publ., 1932. 218 p.
11. *Sovetskij transport 1917–1927 gg.* [Soviet transport in 1917-1927]. Moscow, Izd-vo NKPS, 1927. 242 p.
12. *CBS Historische Collectie*. Available at: <http://www.historisch.cbs.nl> (accessed: 16.09.2019).
13. *DigiZeitschriften*. Available at: <https://www.digiZeitschriften.de> (accessed: 18.10.2019).
14. *Gallica*. Available at: <https://gallica.bnf.fr> (accessed: 18.10.2019).
15. *Istat.it*. Available at: <https://www.istat.it> (accessed: 18.10.2019).
16. *Istoricheskie materialy* [Historical materials]. Available at: <https://www.istmat.info> (accessed: 18.10.2019).

17. *Annual abstracts of statistics*. Great Britain. Central statistical office. London. N. 77. 1913 and 1919 to 1932-1934. P. 268.
18. Lyahnickij V. E. *N'yu-Jork kak port vnutrennego i vneshnego sudohodstva* [New York as inland and foreign shipping port]. Petrograd, Tipografiya Ministerstva putej soobshcheniya (Tovarishchestvo I. N. Kushnerev i K), 1915. 71 p.
19. Pogorleckij A. I. *Ekonomika i ekonomicheskaya politika Germanii v XX veke* [Economics and economic policy of Germany in the 20th century]. Saint-Petersburg, Izd-vo Mihajlova V. A., 2001. 685 p.
20. *Doklad polnomochnoj komissii Soveta truda i oborony (STO) po obsledovaniyu morskogo sudohodstva i portov* [Report of Plenipotentiary Commission of the Council of Labor and Defense for Inspection of Maritime Navigation and Ports]. Moscow, Tipografiya «Svyaz'», 1924. 39 p.
21. *Otchet Narodnogo komissariata finansov Soyuzov SSR ob ispolnenii edinogo gosudarstvennogo byudzheta Soyuzov Sovetskikh Socialisticheskikh Respublik za 1923–1924 gg.* [Report of the People's Commissariat of Finance of the USSR on implementation of the unified state budget of the Union of Soviet Socialist Republics for 1923-1924]. Finansovo-kontrol'noe upravlenie NKFS SSSR. Moscow, Tipografiya GUBFO, 1926. 693 p.
22. *Otchet Narodnogo komissariata finansov Soyuzov SSR ob ispolnenii edinogo gosudarstvennogo byudzheta Soyuzov Sovetskikh Socialisticheskikh Respublik za 1924–1925 gg.* [Report of the People's Commissariat of Finance of the USSR Union on implementation of the unified state budget of the Union of Soviet Socialist Republics for 1924-1925]. Finansovo-kontrol'noe upravlenie NKFS SSSR. Moscow, Fin. izd-vo NKFS SSSR; Leningrad, Priboj, 1926. 449 p.
23. *Otchet Narodnogo komissariata finansov Soyuzov SSSR ob ispolnenii edinogo gosudarstvennogo byudzheta Soyuzov Sovetskikh Socialisticheskikh Respublik za 1925–1926 gg.* [Report of the People's Commissariat of Finance of the USSR Union on the implementation of the unified state budget of the Union of Soviet Socialist Republics for 1925-1926]. Glavnoe upravlenie gosudarstvennogo finansovogo kontrolya pri NKFS SSSR. Moscow, Fin. Izd-vo NKFS SSSR, 1927. 511 p.
24. *Otchet Narodnogo komissariata finansov Soyuzov SSR ob ispolnenii edinogo gosudarstvennogo byudzheta Soyuzov Sovetskikh Socialisticheskikh Respublik za 1926–1927 gg.* [Report of the People's Commissariat of Finance of the USSR Union on the implementation of the unified state budget of the Union of Soviet Socialist Republics for 1926-1927]. Glavnoe upravlenie gosudarstvennogo finansovogo kontrolya pri NKFS SSSR. Moscow, Fin. izd-vo NKFS SSSR; Vserossijskij kooperativnyj izd. soyuz, 1928. 283 p.
25. *Rechnoj transport v 1922 g.* [River transport in 1922]. *Materialy po statistike putej soobshcheniya*. Moscow, Transpechat' Publ., 1924. Iss. 23. 365 p.
26. *Rechnoj transport v 1924 g.* [River transport in 1924]. *Materialy po statistike putej soobshcheniya*. Moscow, Transpechat' Publ., 1926. Iss. 50. 396 p.
27. *Rechnoj transport v 1925 g.* [River transport in 1925]. *Materialy po statistike putej soobshcheniya*. Moscow, Transpechat' Publ., 1927. Iss. 66. 339 p.
28. *Rechnoj transport v 1926 g.* [River transport in 1926]. *Materialy po statistike putej soobshcheniya*. Moscow, Transpechat' Publ., 1929. Iss. 96. 354 p.
29. *Rechnoj transport v 1927 g.* [River transport in 1927]. *Materialy po statistike putej soobshcheniya*. Moscow, Transpechat' Publ., 1929. Iss. 102. 348 p.
30. *Rechnoj transport v 1928 g.* [River transport in 1928]. *Materialy po statistike putej soobshcheniya*. Moscow, Transpechat' Publ., 1930. Iss. 112. 356 p.
31. *Zheleznodorozhnyj transport v 1922/23 g.* [Railroad transport in 1922/23]. *Materialy po statistike putej soobshcheniya*. Moscow, Transpechat' Publ., 1925. Iss. 28. 302 p.
32. *Zheleznodorozhnyj transport v 1923/24 g.* [Railroad transport in 1923/24]. *Materialy po statistike putej soobshcheniya*. Moscow, Transpechat' Publ., 1926. Iss. 36. 222 p.
33. *Zheleznodorozhnyj transport v 1924/25 g.* [Railroad transport in 1924/25]. *Materialy po statistike putej soobshcheniya*. Moscow, Transpechat' Publ., 1925. Iss. 53. 210 p.
34. *Zheleznodorozhnyj transport v 1925/26 g.* [Railroad transport in 1925/26]. *Materialy po statistike putej soobshcheniya*. Moscow, Transpechat' Publ., 1927. Iss. 73. 158 p.
35. *Zheleznodorozhnyj transport v 1926/27 g.* [Railroad transport in 1926/27]. *Materialy po statistike putej soobshcheniya*. Moscow, Transpechat' Publ., 1928. Iss. 85. 197 p.
36. Pal'chinskij P. A. *Ekonomicheskie problemy portovogo hozyajstva* [Economic problems of port economy]. *Trudy I administrativno-tekhnicheskogo s"ezda nachal'nikov morskikh torgovykh portov*. NKPS. Moscow, Transpechat' Publ., 1923. 98 p.
37. Rozhdestvenskij A. K., Lyahnickij V. E. *Italiya. Ital'yanskie porty* [Italy. Italian ports]. *Trudy nauchno-tekhnicheskogo komiteta NKPS*. Moscow, Transpechat' Publ., 1928. Iss. 69. 44 p.
38. Tuholka V. V., Lyahnickij V. E. *Porty Severo-Amerikanskikh Soedinennykh Shtatov* [Ports of North American United States]. NKPS. Moscow, Transpechat' Publ., 1926. 166 p.
39. *Dekrety Sovetskoy vlasti* [Decrees of Soviet government]. Vol. 17. Moscow, ROSSPEN Publ., 2006. 511 p.

The article submitted to the editors 14.11.2019

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

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

