

Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2023. № 3 (76). С. 75–81.  
THE CASPIAN REGION: Politics, Economics, Culture. 2023. Vol. 3 (76). P. 75–81.

Научная статья  
УДК 94(470)  
doi: 10.54398/1818510X\_2023\_3\_75

ПРОБЛЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТИРОВКИ НЕФТЕПРОДУКТОВ  
В СЕВЕРНОМ КАСПИИ ПАРОХОДСТВОМ «РЕЙДТАНКЕР»  
В КОНЦЕ 1930-Х – НАЧАЛЕ 1940-Х ГГ.

Тимофеева Елена Георгиевна<sup>1</sup>, Белявцев Сергей Владимирович<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup> Астраханский государственный университет имени В. Н. Татищева, г. Астрахань, Россия

<sup>1</sup> timofeeva.asu@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-7761-3812>

<sup>2</sup> nauka.aonb@mail.ru, <https://orcid.org/0009-0004-2315-195X>

**Аннотация.** В современном мире развитие экономики невозможно представить без использования продуктов нефтепереработки, поэтому исследование логистических схем транспортировки углеводородов, в том числе в историческом разрезе является актуальным. В этой связи интересен опыт организации перевозок нефтеналивных грузов в акватории Каспийского моря, являющейся с начала XX в. крупным хабом, значительную часть которого составляли транспортные потоки по перевозке сырой нефти и нефтепродуктов. В данной статье рассматривается историко-экономический опыт перестройки работы морского транспорта по перевозке нефти на примере Каспийского рейдового пароходства «Рейдтанкер». Целью статьи является анализ работы пароходства «Рейдтанкер» в конце 1930-х – начале 1940-х гг. Источниковую базу статьи составили архивные материалы – конъюнктурные обзоры, эксплуатационные и годовые отчёты по основной деятельности пароходства. В работе использовались историко-генетический, историко-типологический, историко-сравнительный методы исследования. Проведённое исследование показало, что реорганизация системы работы морского транспорта по перевозке нефтепродуктов на Каспии в конце 1930-е гг. не принесла ожидаемых позитивных результатов. Административное реформирование не было подкреплено модернизацией флота, капитальными инвестициями в развитие его инфраструктуры. Поэтому к началу Великой Отечественной войны Каспийское рейдовое пароходство «Рейдтанкер» испытывало серьёзные материально-технические проблемы.

**Ключевые слова:** пароходство «Рейдтанкер», Каспийское море, порт, гидрологический режим, морской рейд, буксир, баржа, нефть, коммуникационный узел, навигация

**Для цитирования:** Тимофеева Е. Г., Белявцев С. В. Проблемы организации транспортировки нефтепродуктов в Северном Каспии пароходством «Рейдтанкер» в конце 1930-х – начале 1940-х гг. // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2023. № 3 (76). С. 75–81. [https://doi.org/10.54398/1818510X\\_2023\\_3\\_75](https://doi.org/10.54398/1818510X_2023_3_75).



Это произведение публикуется по лицензии Creative Commons «Attribution» («Атрибуция») 4.0 Всемирная.

PROBLEMS OF ORGANIZING THE TRANSPORTATION OF PETROLEUM PRODUCTS  
IN THE NORTHERN CASPIAN BY THE REIDTANKER SHIPPING COMPANY  
IN THE LATE 1930S - EARLY 1940S

Elena G. Timofeeva<sup>1</sup>, Sergey V. Belyavtsev<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup> Astrakhan Tatishchev State University, Astrakhan, Russia

<sup>1</sup> timofeeva.asu@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-7761-3812>

<sup>2</sup> nauka.aonb@mail.ru, <https://orcid.org/0009-0004-2315-195X>

**Abstract.** In the modern world, the development of the economy cannot be imagined without the use of refined products, therefore, the study of logistics schemes for the transportation of hydrocarbons, including in a historical context, is relevant. In this regard, the experience of organizing the transportation of bulk oil cargoes in the waters of the Caspian Sea is interesting, which since the beginning of the 20<sup>th</sup> century represented a large hub, a significant part of which was traffic flows for the transportation of crude oil and petroleum products. This article discusses the historical and economic experience of restructuring the work of maritime transport for the transportation of oil on the example of the Caspian offshore shipping company “Reidtanker”. The purpose of the article is to analyze the work of the Reidtanker shipping company in the late 1930s and early 1940s. The source base of the article was compiled, archival materials – market reviews, operational and annual reports on the main activities of the shipping company. The work used historical-genetic, historical-typological, historical-comparative research methods. The study showed that conducted in the late 1930s the reorganization of the maritime transport system for the transportation of oil products in the Caspian did not bring the expected positive results. Administrative reform was not supported by the modernization of the fleet, capital investments in the development of its infrastructure. Therefore, by the beginning of the Great Patriotic War, the Caspian offshore shipping company “Reidtanker” was experiencing serious logistical problems.

**Keywords:** shipping company “Reidtanker”, Caspian Sea, port, hydrological regime, sea raid, tow, barge, oil, communication node, navigation

**For citation:** Timofeeva E. G., Belyavtsev S. V. Problems of organizing the transportation of petroleum products in the Northern Caspian by the Reidtanker shipping company in the late 1930s - early 1940s. *Kaspiyskiy region: politika, ekonomika, kultura* [The Caspian Region: Politics, Economics, Culture]. 2023, no. 3 (76), pp. 74–81. [https://doi.org/10.54398/1818510X\\_2023\\_3\\_74](https://doi.org/10.54398/1818510X_2023_3_74).



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

### *Введение*

Каспийский регион, обладающий значительными по масштабам топливно-энергетическими, биологическими и агроклиматическими ресурсами, всегда занимал важное место в экономической жизни России. Развитие торговли, рыбного промысла, нефтедобычи способствовало превращению акватории Каспийского моря в крупный коммуникационный узел, связывающий европейскую часть России со Средней Азией, Северным Кавказом и Ираном.

В отечественной историографии тема организации транспортировки нефтепродуктов на Каспии в предвоенные годы нашла отражение в работах А. В. Коваля [16], Н. А. Малахова [17], Б. Д. Вайнера [3], С. Ф. Эдлинского [21].

В исследуемый период нефть являлась одним из основных транспортных грузов Каспия и Нижней Волги. В 1935 г. их доля составляла 82 % [4, с. 92]. Проведённая в 1930-е гг. в СССР индустриализация экономики повлекла за собой увеличение добычи нефти. Основными центрами нефтедобычи в те годы являлись районы Баку и Грозного. Это определило ключевое транспортное значение Каспийского моря в перевозке нефтяных грузов [1, с. 265].

Особенности бассейна Каспийского моря оказывали существенное влияние на перевозку грузов по морю. По физико-географическим признакам, по особенностям гидрологического режима Каспийское море делится на северную, среднюю и южную части [18, с. 45].

В средней и южной частях Каспия нефтеперевозки осуществляло Каспийское государственное морское нефтеналивное пароходство («Касптанкер»), укомплектованное специальным флотом [21, с. 7].

Северным Каспием называется акватория, лежащая к северу от линии, проходящей от о. Чечень на западном побережье Каспийского моря до мыса Тюб-Караган – у восточного. Ввиду мелководности гидрологический режим Северного Каспия сильно отличается от режима средней и южной частей моря и является весьма сложным и оказывает существенное влияние на деятельность морского флота [2, с. 2–5; 18, с. 44–45].

*Основная часть*

Особенности плавания в северной мелководной части Каспия и дельте Волги послужили основанием для создания 1 мая 1938 г. Каспийского рейдового пароходства «Рейдтанкер» (постановление СНК СССР № 389 от 27 марта 1938 г.). В 1939 г. после создания Народного комиссариата морского флота СССР (НКМФ) пароходство перешло в его ведение. «Рейдтанкер» имел свои нефтеагентства на Астраханском морском рейде, в Астраханском речном порту и на Гурьевском морском рейде. Управление пароходства находилось в Астрахани.

Главное назначение рейдового пароходства состояло в том, чтобы принять нефтепродукты с крупнотоннажных танкеров Каспийского государственного наливного пароходства «Касптанкер» на Астраханском морском рейде и доставить их по Волго-Каспийскому каналу (сооружён в 1874 г.) на нефтепункты в с. Оля на р. Бахтемир и в Астраханский речной порт. Нефть перекачивалась на речные суда «Волготанкера», которые транспортировали её в пункты назначения – крупнейшие промышленные центры страны на всём протяжении Волжско-Камского бассейна [21, с. 8; 7, с. 196]. В северной части Каспийского моря «Рейдтанкер» перевозил нефтегрузы по линии Гурьев – Астрахань. Осуществляемая пароходством транспортировка нефтепродуктов составляла 55,5 % от всех нефтеперевозок Каспийского бассейна [12, л. 1].

Пароходство было укомплектовано специальным флотом. Все суда «Рейдтанкера» были малотоннажными и с небольшой осадкой, специально предназначенными для плавания в мелководных районах Северного Каспия, в устьях рек Волги и Урала [21, с. 8].

По количеству судов и их грузоподъёмности рейдовое пароходство было самым крупным. На 1 января 1941 г. «Рейдтанкер» имел в своем составе 97 судов: 25 буксиров («буксирных паротеплоходов») общей мощностью 16 175 л. с. и 72 нефтеналивные баржи с общей грузоподъёмностью 224 330 т. Кроме этого имелся служебно-вспомогательный флот в составе 20 буксиров и 7 разъездных катеров, 7 барж, 5 дебаркадеров, 7 стационаров, 5 рыбниц-ледянок, 3 плашкоута [12, л. 1, 16 об.; 14, л. 77].

Для проведения текущего и капитального ремонта флота пароходству был передан судоремонтный завод имени X годовщины Октябрьской революции. Предприятие находилось на территории г. Астрахани, на о. Заячьем [15, л. 36], и располагалось на месте судоремонтных мастерских (1895 г.) [19, с. 79]. Завод являлся одним из крупнейших предприятий Астрахани. На 1 января 1941 г. среднесписочное количество рабочих на предприятии составляло 958 человек, а валовой продукции было произведено на сумму 10 571 тыс. руб. (в отпускных ценах 1940 г. без налога с оборота) [20, с. 45]. Основным назначением предприятия являлся восстановительный, капитальный и текущий ремонт судов «Рейдтанкера», мелкое судостроение и изготовление сменных и запасных частей для ремонта флота [5, с. 77; 6, с. 159].

Подготовка кадров для флота и завода осуществлялась школой ФЗУ № 6 и Учебно-курсовым комбинатом. Школа ФЗУ № 6 осуществляла подготовку по следующим специальностям: судомашинисты, судомотористы, токари, слесари, рулевые, электрики. В составе Учебно-курсового комбината действовали курсы массовых профессий с отрывом от производства (слесаря, токаря, плотника, котельщика, электросварщика, кочегара, сигнальщика, маляра, сварщика-прихватчика), курсы массовых специальностей без отрыва от производства (радисты), курсы среднетехнического звена с отрывом от производства (механики-дизелисты), курсы среднетехнического звена без отрыва от производства (судоводители, паромеханики, механики-дизелисты). Обучение рабочим профессиям также проводилось курсами техминимума, стахановскими школами, курсами мастеров соцтруда [10, л. 198–198 об.].

В годы третьей пятилетки работа пароходства велась неравномерно. Так, если за навигацию 1939 г. благодаря работе в «сверхплановый период в ледовых условиях» было перевезено 7 205,5 тыс. т. нефтегрузов, что составило 100,5 % от плана [8, л. 4 об.–5], то в 1940 г. выполнение плана составило 89,7 %, а в первые три месяца навигации 1941 г. – 85,5 % [14, л. 56].

На выполнение плановых показателей перевозок нефтепродуктов влияло общее техническое состояние флота «Рейдтанкера», которое накануне Великой Отечественной войны было неудовлетворительным. Свыше 66 % буксиров имели возраст 30–40 лет и выше [12, л. 16 об.]. Из 25 буксиров общей мощностью 15 995 л. с. 13 имели устаревшие конструкции [14, л. 78–78 об.].

В составе несамоходного флота пароходства было значительное количество старых барж. В их число входили 21 баржа постройки 1896–1909 гг. и 31 баржа постройки 1910–1917 гг. К началу навигации 1941 г. 21 баржа была капитально отремонтирована; 27 барж, хотя и находились в эксплуатации, требовали капитального ремонта; 32 баржи плавали по 8–12 лет без докования, которое по правилам Морского Регистра СССР должно было проводиться через каждые три года [21, с. 9].

Техническое состояние флота влияло на аварийность. Так, например, в 1939 г. произошло 19 аварий по причине «ветхости и изношенности» судов, в 1940 г. – 6 [8, л. 5 об.; 12, л. 11].

Практически большинство судов пароходства нуждалось в постоянном ремонте. Согласно данным на начало навигации 1941 г., два буксира находились на консервации, один на капитальном ремонте, три буксира нуждались в серьёзном ремонте [14, л. 70, 78–78 об.]. Состояние корпусов подавляющего числа пароходов требовало докования [8, л. 6].

На качество ремонта влияла техническая оснащённость судоремонтного завода имени X годовщины Октябрьской революции. В 1939–1940 гг. предприятие приобрело новое оборудование: передвижной автокомпрессор, три электросварочных аппарата, токарный и комбинированный станки по обработке лесоматериалов, железный док [11, л. 14; 13, л. 42].

Однако проведённой модернизации производства оказалось недостаточно. Материально-техническая база предприятия оставалась на достаточно низком уровне. К 1941 г. 50 % оборудования завода составляли старые станки, срок эксплуатации которых составлял 30–50 лет, нуждающиеся к замене. Значительный износ оборудования затруднял проведение операций, требующих высокой точности [15, л. 36, 85]. В литейном цехе работы производились вручную, что влияло на качество. 90 % брака по заводу падала на литейный цех. Брак по литью влиял на сроки выполнения ремонта.

Узким местом в работе завода являлся недостаток электроэнергии. Заводская электростанция мощностью всего 240 кВт и не могла обеспечить потребностей завода. Недостаток электроэнергии приводил к простоям предприятия [11, л. 14].

Невысокое качество ремонта влияло на аварийность судов. В 1939 г. из-за недоброкачественного ремонта произошло десять аварий, в 1940 г. – пять [8, л. 5 об.; 12, л. 11].

Нехватка производственных мощностей приводила к затягиванию ремонта в зимний период и, как следствие, срыву сроков навигации. Так, в 1940 г. навигация открылась 3 апреля, т. е. с опозданием против планового срока на 14 суток. Навигацию открыли всего лишь два буксира, шесть нефтеналивных барж. Большинство судов вышли с запозданием на один – два месяца [12, л. 2].

Большой проблемой, которую так и не удалось полностью решить до начала Великой Отечественной войны, были простои флота «Рейдтанкера» из-за несогласованности действий с пароходством «Касптанкер». Установленные графики движения судов постоянно нарушались. Так, суда «Рейдтанкера» в 1938 г. потратили на ожидание танкеров «Касптанкера» 46 899 судо-часов, в 1939 г. – 38 470 судо-часов [8, л. 5 об.], в 1940 г. – 3 397 судо-часов [12, л. 7 об.]. Основными причинами срыва графика являлись выгонные ветры, штормы и туманы; задержки с перекачкой нефти, аварии судов, несвоевременный выход судов в море из-за ремонта [9, л. 6].

На простои судов пароходства влияла работа Астраханского отделения Главнефтедобычи. Из-за отсутствия причалов, ёмкостей для нефти, ремонта перекачивающих агрегатов, несоблюдения норм выгрузки, простои «Рейдтанкера» в 1938 г. составили 9 986 судо-часов, в 1939 г. – 14 611 судо-часов.

На выполнение плановых показателей также влияла высокая аварийность. Так, в течение 1939 г. произошло 232 аварии с судами «Рейдтанкера», убытки от которых составили 1 791 тыс. руб., в 1940 г. – 135 аварий, убытки составили 500 тыс. руб. Наиболее распространённым видом аварий были посадка на мель (54 случая в 1939 г., 59 – в 1940 г.) и навал (49 случаев в 1939 г., 21 – в 1940 г.) [8, л. 5 об.; 12, л. 11]. Самыми распространёнными причинами аварий и происшествий являлись нарушение правил судовождения (92 случая в 1939 г., 38 – в 1940 г.), нарушение трудовой дисциплины (48 случаев в 1939 г., 45 – в 1940 г.) и стихийные явления (47 случаев в 1939 г., 25 – в 1940 г.) [8, л. 5 об., 6; 12, л. 11].

Важным фактором, оказывающим воздействие на работу флота, являлось состояние глубин Волго-Каспийского канала, по которому проходила основная масса нефтегрузов, перевозимых пароходством. С марта по июнь они были ниже 350 см, что не позволяло перевозить полностью загруженные баржи (осадка баржи с полным грузом составляла 325 см). Пароходство «Рейдтехнофлот», занимающееся дноуглубительными работами, не могло своевременно обеспечить глубину канала для гарантированного прохода судов. Только в 1940 г. из-за недостачи глубины в 20 см потеря провозоспособности «Рейдтанкера» составила 48 800 т в месяц [12, л. 3–3 об.].

#### *Выводы*

Таким образом, Каспийское рейдовое пароходство «Рейдтанкер» являлось важным связующим звеном в системе транспортной логистики перевозки нефти Каспий – Волга, но на основании проведённого анализа исторических материалов был выявлен ряд проблем в организации работы пароходства. Медленными темпами осуществлялась модернизация, что вело к устареванию флота. Это, в свою очередь, приводило к росту аварийности и необходимости постоянного проведения ремонта судов, который осложнялся из-за слабой механизации переданного пароходству судоремонтного завода имени X годовщины Октябрьской революции. Длительный ремонт флота приводил к задержке открытия навигации, что отрицательно сказывалось на объёме перевозок. На выполнение плана перевозок также оказывали влияния несогласованность действий пароходств и сложный гидрологический режим Северного Каспия и Нижней Волги. Все это создавало серьёзные трудности в работе Каспийского рейдового пароходства «Рейдтанкер».

#### **Список литературы**

1. Алекперов, В. Ю. Нефть России: прошлое, настоящее и будущее / В. Ю. Алекперов. – Москва : Креативная экономика, 2011. – 432 с.
2. Бухарицин, П. И. Гидрометеорологическое обследование морских отраслей народного хозяйства на Северном Каспии и Нижней Волги / П. И. Бухарицин. – Москва : Гидрометеоздат, 1983. – 8 с.
3. Вайнер, Б. Д. Морской транспорт в предвоенной пятилетке (1938 – июнь 1941) / Б. Д. Вайнер // Морской флот. – 1978. – № 12. – С. 24–27.
4. Виноградов, С. В. Астрахань в системе Каспийско-Волжского транзита в 1941–1942 гг. / С. В. Виноградов, Ю. Г. Ещенко // Современная научная мысль. – 2020. – № 6. – С. 91–96. – doi: 10.24412/2308-264X-2020-6-91-96.
5. Виноградов, С. В. Промышленность Астраханской области в годы Великой Отечественной войны / С. В. Виноградов, Ю. Г. Ещенко // Вопросы истории. – 2020. – № 10–4. – С. 76–84. – doi: 10.31166/VoprosyIstorii202010Statyi80.
6. Виноградов, С. В. Судостроительно-судоремонтная промышленность Астраханского округа / области в период Великой Отечественной войны: роль и значение / С. В. Виноградов, Ю. Г. Ещенко // II мировая война: историографические традиции и новые подходы к изучению (к 75-летию Победы). – Пенза : Пензенский гос. ун-т, 2020. – С. 159–162.
7. Волго-Каспийский бассейн в 1942–1943 годах / под ред. М. М. Загорулько, О. А. Гоманенко. – Волгоград : ГКУ ВО ЦИМТО, 2022. – 384 с.
8. Государственный архив Астраханской области (далее – ГААО). – Ф. Р-1069. – Оп. 10. – Д. 45.
9. ГААО. – Ф. Р-1069. – Оп. 10. – Д. 46.
10. ГААО. – Ф. Р-1069. – Оп. 10. – Д. 47.
11. ГААО. – Ф. Р-1069. – Оп. 10. – Д. 49.

12. ГААО. – Ф. Р-1069. – Оп. 10. – Д. 54.
13. ГААО. – Ф. Р-1069. – Оп. 10. – Д. 58.
14. ГААО. – Ф. Р-1069. – Оп. 10. – Д. 66.
15. ГААО. – Ф. Р-1069. – Оп. 10. – Д. 72.
16. Коваль, А. В. Реформа управления речным и морским транспортом 1930 г. / А. В. Коваль // Учёные записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2017. – Т. 3 (69), № 3. – С. 61–77.
17. Малахов, Н. А. Морской флот в первые годы второй пятилетки / Н. А. Малахов // Морской флот. – 1977. – № 12. – С. 15–19.
18. Природа и история Астраханского края / отв. ред. В. А. Пятин. – Астрахань : Астраханский гос. пед. ин-т, 1996. – 364 с.
19. Промышленная Астрахань. – Астрахань : Волга, 1959. – 320 с.
20. Сталинградская область (1939–1943). Цифры и факты / отв. ред. М. М. Загорулко. – Волгоград : Издатель, 2017. – Т. 2 : Промышленность. Сельское хозяйство. Водный транспорт. – 352 с.
21. Эдлинский, С. Ф. Каспийский транспортный флот в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941–1945 гг. / С. Ф. Эдлинский. – Москва : Морской транспорт, 1963. – 228 с.

#### References

1. Alekperov, V. Yu. *Neft Rossii: proshloe, nastoyashchee i budushchee* [Oil of Russia: past, present and future]. Moscow: Creative economy; 2011, 432 p.
2. Bukharicin, P. I. *Gidrometeorologicheskoe obsledovanie morskikh otrasley narodnogo khozyaystva na Severnom Kaspii i Nizhney Volgi* [Hydrometeorological Survey of the Maritime Branches of the National Economy in the Northern Caspian and the Lower Volga]. Moscow: Gidrometeoizdat; 1983, 8 p.
3. Vayner, B. D. *Morskoy transport v predvoennoy pyatiletke (1938 – iyun 1941)* [Maritime transport in the pre-war five-year plan (1938 – June 1941)]. *Morskoy flot* [Navy]. 1978, no. 12, pp. 24–27.
4. Vinogradov, S. V., Eshchenko, Yu. G. *Astrakhan v sisteme Kaspiysko-Volzhsogo tranzita v 1941–1942 gg.* [Astrakhan in the system of the Caspian-Volga transit in 1941–1942]. *Sovremennaya nauchnaya mysl* [Modern scientific thought]. 2020, no. 6, pp. 91–96. doi: 10.24412/2308-264X-2020-6-91-96.
5. Vinogradov, S. V., Eshchenko, Yu. G. *Promyshlennost Astrahanskoy oblasti v gody Velikoy Otechestvennoy voyny* [Industry of the Astrakhan region during the Great Patriotic War]. *Voprosy istorii* [Questions of history]. 2020, no. 10–4, pp. 76–84. doi: 10.31166/VoprosyIstorii202010Statyi80.
6. Vinogradov, S. V., Eshchenko, Yu. G. *Sudostroitelno-sudoremontnaya promyshlennost Astrakhanskogo okruga / oblasti v period Velikoy Otechestvennoy voyny: rol i znachenie* [Shipbuilding and ship repair industry of the Astrakhan district / region during the Great Patriotic War: role and significance]. *II mirovaya voyna: istoriograficheskie traditsii i novye podkhody k izucheniyu (k 75-letiyu Pobedy)* [World War II: Historiographic Traditions and New Approaches to Study: (to the 75<sup>th</sup> Anniversary of the Victory)]. Penza: Penza State University; 2020, pp. 159–162.
7. *Volgo-Kaspiyskiy basseyn v 1942–1943 godakh* [The Volga-Caspian basin in 1942–1943]. Ed. by M. M. Zagorulko, O. A. Gomanenko. Volgograd: GKU VO TsIMTO; 2022, 384 p.
8. *State Archive of Astrakhan region (GAAO)*. Found R-1069, inventory 10, case 45.
9. *GAAO*. Found R-1069, inventory 10, case 46.
10. *GAAO*. Found R-1069, inventory 10, case 47.
11. *GAAO*. Found R-1069, inventory 10, case 49.
12. *GAAO*. Found R-1069, inventory 10, case 54.
13. *GAAO*. Found R-1069, inventory 10, case 58.
14. *GAAO*. Found R-1069, inventory 10, case 66.
15. *GAAO*. Found R-1069, inventory 10, case 72.
16. Koval, A. V. *Reforma upravleniya rechnym i morskim transportom 1930 g.* [1930 river and sea transport management reform]. *Uchenye zapiski Krymskogo federalnogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. Yuridicheskie nauki* [Scientific notes of the Crimean Federal University named after V. I. Vernadsky. Legal Sciences]. 2017, vol. 3 (69), no. 3, pp. 61–77.
17. Malakhov, N. A. *Morskoy flot v pervye gody vtoroy pyatiletki* [Naval fleet in the first years of the second five-year plan]. *Morskoy flot* [Navy]. 1977, no. 12, pp. 15–19.
18. *Priroda i istoriya Astrakhanskogo kraya* [Nature and history of the Astrakhan region]. Ed. by V. A. Pyatin. Astrakhan: Astrakhan Pedagogical State University; 1996, 364 p.
19. *Promyshlennaya Astrakhan* [Industrial Astrakhan]. Astrakhan: Volga; 1959, 320 p.

20. *Stalingradskaya oblast (1939–1943). Tsifry i fakty* [Stalingrad region (1939–1943). Figures and Facts]. Ed. by M. M. Zagorulko. Volgograd: Izdatel; 2017, vol. 2, 352 p.

21. Edlinskiy, S. F. *Kaspiyskiy transportnyy flot v Velikoy Otechestvennoy voyne Sovetskogo Soyuzu 1941–1945 gg.* [Caspian Transport Fleet in the Great Patriotic War of the Soviet Union 1941–1945.] Moscow: Morskoy transport; 1963, 228 p.

***Информация об авторах***

***Тимофеева Е. Г. – доктор исторических наук, профессор;***  
***Белявцев С. В. – аспирант.***

***Information about the authors***

***Timofeeva E. G. – Doctor of Historical Sciences, Professor;***  
***Belyavtsev S. V. – postgraduate student.***

***Вклад авторов***

***Тимофеева Е. Г. – научное руководство, разработка концепции исследования, обоснование цели статьи, написание исходного текста, сведение данных, итоговые выводы;***

***Белявцев С. В. – работа в архиве; обработка и представление материалов источников; написание исходного текста, доработка текста, итоговые выводы.***

***Contribution of the authors***

***Timofeeva E. G. – scientific management, research concept, justification of the purpose of the article, writing the draft, the consolidation of data, final conclusions;***

***Belyavtsev S. V. – work in archives, processing and presentation of statistical data, source materials, writing the draft, follow-on revision of the text, final conclusions.***

***Статья поступила в редакцию 24.05.2023; одобрена после рецензирования 13.06.2023; принята к публикации 30.06.2023.***

***The article was submitted 24.05.2023; approved after reviewing 13.06.2023; accepted for publication 30.06.2023.***