

Д.А. Войтко, Д.В. Лихарев*

РОЛЬ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО МОРСКОГО ПАРОХОДСТВА В ОКАЗАНИИ ПОМОЩИ ДЕМОКРАТИЧЕСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ ВЬЕТНАМ ВО ВРЕМЯ ВОЙНЫ 1964–1973 гг.

Военная и экономическая помощь СССР сыграла решающую роль в консолидации военных усилий Демократической Республики Вьетнам во время Вьетнамской войны. Подавляющее большинство советских грузов стратегического назначения доставлялось в северный Вьетнам морским путем. В статье рассматривается участие Дальневосточного морского пароходства в реализации этой инициативы. Авторы анализируют факторы, которые повлияли на изменение транспортной логистики и привели к значительному увеличению участия Дальневосточного морского пароходства в перевозке грузов в порты северного Вьетнама после 1967 г. В статье также рассматриваются и другие виды помощи вьетнамской стороне, которые в этот период оказывало пароходство (предоставление судов во фрахт, обеспечение аварийно-спасательных и подводно-технических работ).

Ключевые слова: Вьетнамская война, СССР, Дальневосточное морское пароходство, экономическая помощь, морские перевозки

The role of the Far Eastern Shipping Company in providing assistance to the Democratic Republic of Vietnam during the Vietnam war (1964–1973). DENIS A. VOITKO, DMITRIY V. LIKHAREV (Far Eastern Federal University)

Soviet military and economic assistance was crucial for the consolidation of the military efforts of the Democratic Republic of Vietnam during the Vietnam War. The vast majority of Soviet strategic cargo was delivered to North Vietnam by sea. The article discusses the participation of the Far Eastern Shipping Company in the implementation of this initiative. The authors analyze the factors that influenced the change in transport logistics after 1967 and led to a significant increase in FESCO's participation in the transportation of goods to the ports of North Vietnam. The article also discusses other types of assistance to the Vietnamese side that the shipping company provided during this period.

Keywords: Vietnam War, USSR, Far Eastern Shipping Company, economic assistance, shipping

* ВОЙТКО Денис Александрович, магистрант Департамента истории и археологии Школы искусств и гуманитарных наук Дальневосточного федерального университета.

E-mail: voitko.da@students.dvfu.ru

ЛИХАРЕВ Дмитрий Витальевич, доктор исторических наук, профессор Департамента истории и археологии Школы искусств и гуманитарных наук Дальневосточного федерального университета.

E-mail: liharev.dv@dvfu.ru

© Войтко Д.А., Лихарев Д.В., 2023

Тема советско-вьетнамских контактов в период войны во Вьетнаме широко освещена в работах как научного, так и публицистического характера. В этих трудах, как правило, делается акцент на военном сотрудничестве, поставках вооружения из СССР, а также различных аспектах международных отношений. Однако часто упускается из виду очень важный вопрос организации перевозок и транспортного обеспечения связей между СССР и Демократической Республикой Вьетнам (ДРВ). На протяжении войны во Вьетнаме СССР оказывал ДРВ помощь как военного, так и гражданского характера. Поставки из СССР состояли из огромного количества товаров повседневного спроса, сырья, транспорта, оборудования, вооружения и др. В связи с географическим положением Вьетнама одним из самых удобных способов доставки грузов из СССР в ДРВ являлась доставка по морю. Именно работа морского транспорта, на долю которого выпала основная нагрузка, сыграла особую роль в консолидации военных усилий ДРВ во время конфликта 1964–1973 гг.

Поставки советских грузов в ДРВ морским путем обеспечивались несколькими пароходствами СССР. Систематические рейсы во Вьетнам осуществлялись из портов Черного моря Черноморским морским пароходством (ЧМП) и Новороссийским морским пароходством (НМП), а также из портов Дальнего Востока – Дальневосточным морским пароходством (ДВМП) и Приморским морским пароходством (ПМП)¹. Отдельные редкие рейсы осуществлялись судами Балтийского морского пароходства (БМП).

Критерием выбора пароходств, пригодных для выполнения рейсов во Вьетнам, послужило их географическое положение. Черное море находится на значительном удалении от территории Вьетнама. Морской путь из Одессы, порта приписки кораблей ЧМП, в порты Северного Вьетнама при идеальных условиях и без задержек в пути при скорости в 10 узлов составлял около 1 месяца. Для сравнения путь из Владивостока, порта приписки судов ДВМП, при тех же условиях составлял около 10 дней. Соответственно, Дальневосточное морское пароходство являлось более предпочтительным вариантом перевозчика при организации транспортной

логистики. Однако в данном случае ситуация усложнялась удаленностью Дальнего Востока от крупнейших промышленных центров Советского Союза.

До 1967 г. отправка большей части грузов морем в ДРВ осуществлялась силами Черноморского морского пароходства. В июне 1967 г. Суэцкий канал был перекрыт в связи с началом арабо-израильской войны [13, с. 156]. В результате закрытия канала изменился и маршрут перевозок. В сложившихся условиях единственным маршрутом доставки грузов из портов Черного моря в ДРВ являлся путь вокруг Африки. Морской путь в обход перекрытого Суэцкого канала составлял более 14 тыс. морских миль, т.е. около 45 суток перехода. Удлинение маршрута привело к увеличению стоимости транзита и нагрузки на экипажи [11].

Помимо закрытия Суэцкого канала на транспортной логистике сказались и советско-китайские отношения. Изначально главной транспортной артерией, соединяющей Советский Союз и Вьетнам, была железная дорога, проходящая через территорию Китайской Народной Республики. Начало «культурной революции» наложило серьезный негативный отпечаток на взаимоотношения СССР и КНР. В сложившихся условиях организовать надежную логистическую систему не представлялось возможным. Китайская сторона постоянно срывала сроки доставок из-за задержки товарных поездов. Имели место и случаи их разграбления в результате нападений хунвейбинов [9, с. 74–75]. Наиболее удобным вариантом в таких условиях являлась отправка грузов морем с использованием мощностей Дальневосточного морского пароходства. Однако ситуация усугублялась тем, что в результате американских бомбардировок в 1966–1967 гг. в ДРВ была разрушена портовая инфраструктура и советские суда не могли эффективно осуществлять разгрузку.

Одним из способов выхода из сложившейся ситуации стала разгрузка морского транспорта в портах КНР с последующей перевозкой грузов сухопутным путем по железной дороге. Однако советские суда прекратили заходы в порты Китая после ряда инцидентов, которые произошли в том числе с судами ДВМП. Так, в декабре 1966 г. в порту Далянь на теплоход «Загорск» был наложен 20 суточный арест. Только после двух поданных протестов со стороны Советского Союза судно было освобождено. В августе 1967 г. также в порту Далянь был задер-

¹ ПМП было выделено из состава ДВМП в отдельную организацию только в 1972 г., поэтому его деятельность в данной статье будет рассматриваться как часть деятельности ДВМП.

жан теплоход «Свирск», арестованы капитан, второй помощник и плотник. После протеста со стороны Советского Союза судно было освобождено и вернулось во Владивосток. В марте 1968 г. танкер «Комсомолец Украины» также был задержан в порту Вампу. Китайские военные поднялись на борт, избili экипаж и пытались изъять судовые документы. В результате 11 моряков получили ранения. Только после протеста Советского Союза моряки и корабль были освобождены. В связи с перечисленными событиями советские суда на 3 года прекратили посещение портов на территории КНР [2, с. 576]. Эти инциденты также способствовали установлению постоянного прямого морского сообщения между портами Дальнего Востока СССР и ДРВ.

Однако к помощи китайской стороны СССР был вынужден прибегнуть вновь в 1972 г. в связи с минированием портов ДРВ. С мая по август 1972 г. судоходство в портах северного Вьетнама было полностью блокировано. С мая 1972 г. по февраль 1973 г. все суда ДВМП завозили грузы через китайский порт Чжаньцзян. Изначально планировалось задействовать в перевозках 4 китайских порта, но Китай ограничил доступ одним портом. Как и ранее, пребывание советских судов в портах КНР проходило трудно: случались задержки при разгрузке, хищения товаров, провокации с китайской стороны [3]. Таким образом, «китайский фактор» оказал серьезное влияние на организацию морских грузоперевозок по дальневосточному маршруту.

Изменения в морских грузоперевозках из СССР в ДРВ зафиксированы в отчетах разведки США. Американская сторона уделяла много внимания морским связям ДРВ. В отчетах ЦРУ ежемесячно фиксировалась активность иностранных судов, перевозимые грузы и их количество. В данных отчетах проводится дифференциация судов, прибывающих из черноморских и дальневосточных портов СССР. К сожалению, отчеты дают информацию о принадлежности судна только в случае прибытия непосредственно из порта приписки. Принадлежность к определенному порту советского судна, прибывающего транзитным рейсом, указывается крайне редко. Тем не менее, на основе этих данных можно выявить некоторые закономерности. В марте 1966 г. все 12 советских судов, зашедших в порты ДРВ, прибыли из Черного моря [19]. В мае 1966 г. из 5 посетивших порты северного Вьетнама советских судов 3

танкера пришли из черноморских портов [20]. В апреле 1967 г. из 71 400 т доставленных грузов 55 000 т были перевезены судами, следовавшими из Новороссийска [24].

Закрытие Суэцкого канала решающим образом сказалось на грузопотоке. На протяжении лета 1967 г. наблюдалось уменьшение количества советских судов, посещавших порты ДРВ, что также нашло отражение в отчетах американской разведки. Необходимо отметить, что на спад активности оказала влияние не только ситуация вокруг Суэцкого канала, но и высокая загруженность порта Хайфон. На этом фоне происходил значительный рост числа судов, пришедших с Дальнего Востока: 5 из 8 в июне 1967 г. [26], 5 из 10 в июле 1967 г. [25], 9 из 12 в августе 1967 г. [21]. В сентябре 1967 г. 5 из 8 прибывших советских судов следовали из дальневосточных портов [30], в октябре 1967 г. – 11 из 13 [27]. В дальнейшем тенденция превалирования дальневосточных судов сохранилась. Так, все посетившие Хайфон в ноябре 1968 г. сухогрузы и танкеры были идентифицированы как пришедшие с Дальнего Востока, что являлось максимальным показателем за все время войны [28]. В последующие годы войны суда ДВМП стабильно составляли большую часть советских судов, прибывавших в порты ДРВ.

Если до 1967 г. силами ДВМП на территорию ДРВ доставлялась лишь треть всех грузов, после 1968 г. соотношение меняется и доля ДВМП превышает 50% от общего объема [13, с. 156]. В 1970 г. 83% всех перевезенных из СССР в ДРВ грузов было доставлено судами ДВМП (Рукопись В.П. Бянкина. Музей Дальневосточного морского пароходства). С 1964 г. по 1973 г. 120 судов ДВМП посетили порты ДРВ, было совершено более 900 заходов [15, с. 232]. Ежемесячно до 40 советских океанских судов швартовались во вьетнамских портах, каждый день в Хайфоне находилось 6–8 судов [10]. Установившееся стабильное морское сообщение получило неофициальное название «Мост дружбы» [11].

Рассматривая участие ДВМП в оказании помощи Вьетнаму, можно выделить несколько направлений данной деятельности: непосредственная перевозка грузов силами пароходства; фрахтование судов ДВМП вьетнамской стороной для удовлетворения собственных потребностей в рамках участия в международной торговле; деятельность экспедиционного отряда

аварийно-спасательных и подводно-технических работ.

Северный Вьетнам нуждался в широком перечне товаров – от сложных технических средств для строительства предприятий до обыкновенного продовольствия. Из СССР в ДРВ поставлялись двигатели, станки, подъемные краны различных типов, нефтепродукты – дизельное и бензиновое топливо, масла, изделия черной и цветной металлургии [4, с. 237–240], автомобили, медикаменты, удобрения, продовольствие [1, с. 48].

Так как Дальний Восток находится на удалении от индустриально развитых районов СССР, доставка многих видов продукции, относящихся в первую очередь к тяжелой промышленности и машиностроению, не могла быть осуществлена силами ДВМП. Подобные грузы переправлялись наземным транспортом из европейской части СССР в черноморские порты и оттуда судами ЧМП перевозились во Вьетнам. Например, турбины для строительства гидроэлектростанции на реке Тъяй поставлялись из Харькова и Ленинграда [1, с. 99].

Из портов Дальнего Востока доставлялись определенные группы товаров. В первую очередь это нефтепродукты, т.к. ДВМП обладало многочисленным нефтеналивным флотом. Наибольший рост объема поставок нефтепродуктов произошел после 1967 г. в связи с описанными выше событиями. В 1969 г. две трети всех импортируемых в ДРВ нефтепродуктов было перевезено танкерами ДВМП [23].

Вторую обширную группу товаров составляло продовольствие. В феврале 1970 г. 73% продовольственных товаров было перевезено сухогрузами ДВМП [29]. Из продовольственных товаров наиболее часто Советским Союзом экспортировалась мука, которой с 1965 г. по 1973 г. в ДРВ было перевезено судами ДВМП в объеме более 2 млн т. В 1969 г. мука составила 42% всего импортируемого Вьетнамом продовольствия [23]. По воспоминаниям В.С. Бугрова, участника рейсов во Вьетнам, именно мука являлась наиболее типичным грузом [12, с. 36]. На это указывают и материалы советской печати, в которых среди перевозимых судами ДВМП товаров выделяется мука [10].

ДВМП также внесло весомый вклад в перевозку автотранспорта. Так, в 1969 г. теплоходами «Витим», «Орехов», «Высокогорск» был осуществлен ряд рейсов для доставки грузовых автомобилей [16]. Из 4500 грузовиков, достав-

ленных во Вьетнам, 2400 были перевезены судами ДВМП [23].

Отдельная категория перевозимых грузов – это военные грузы. Их переброска силами советских пароходств не афишировалась и была окружена высоким уровнем секретности. Это касалось и участия ДВМП. По воспоминаниям очевидцев, на присутствие военного груза на борту судна могли указывать определенные признаки. Первый из них – это скорость разгрузки. Главный порт Хайфон был сильно загружен, и суда могли ожидать разгрузки неделями, но те из них, что имели военный груз на борту, получали приоритет. Второй признак – надбавки к заработной плате экипажа определенного судна, которые в народе получили название «гробовых» [15, с. 71].

Северный Вьетнам не только импортировал, но и экспортировал товары. В основном из ДРВ вывозилась продукция легкой промышленности, сельского хозяйства и уголь [10, с. 216]. У ДРВ не было собственного торгового флота, пригодного для международных перевозок. Но и наличие такого флота не исправило бы ситуацию, т.к. морское побережье находилось в условиях блокады: даже рыбацкие суда вьетнамцев подвергались нападениям со стороны авиации и кораблей США.

Для удовлетворения потребностей внешней торговли Вьетнама была распространена практика фрахтования советских судов для международных перевозок вьетнамских товаров. За период с 1967 г. по 1973 г. через аренду Вьетфрахта прошло 50 судов ДВМП (Рукопись В.П. Бянкина. Музей Дальневосточного морского пароходства). Суда ДВМП фрахтовались на срок от 6 до 16 месяцев. Самыми распространенными пунктами назначения грузов из Вьетнама являлись Япония, Камбоджа, Индонезия, Сингапур. Также зафрахтованные суда использовались для перевозки грузов вдоль побережья ДРВ. Работа экипажей теплоходов «Посыет», «Зея», «Глухов» и «Галич» была особо отмечена представителями Вьетфрахта, а команды представлены к наградам [2, с. 584].

Важным элементом помощи ДВМП являлась деятельность экспедиционного отряда аварийно-спасательных и подводно-технических работ (ЭО АСПТР). Высокая степень концентрации как советских, так и иностранных судов в портах Хайфон, Хонгай, Камфа требовала аварийно-спасательного обеспечения. От Дальневосточного морского пароходства в водах

Вьетнама действовало два спасательных судна. «Аргус» работал в портах ДРВ с октября 1967 г. по январь 1969 г., в январе 1969 г. его сменил «Гелиос».

Спасательные суда занимались снятием с мелей, тушением пожаров, ремонтом и профилактикой подводной части морских причалов, исследованием подводной части судов, проводкой судов с большой осадкой, подготовкой к буксировке поврежденных судов, осуществлением радиосвязи между Москвой, Одессой и Владивостоком. Водолазы отряда отличились при проведении работ по восстановлению подводного трубопровода через реку Кау-Кам, который был поврежден в результате авианалетов. Квалификации вьетнамских водолазов не хватало для проведения работ в условиях слабой освещенности и сильного течения реки [12, с. 123]. Силами отряда спасателей оказывалась помощь и иностранным судам. Судно «Вергармиан» под английским флагом сняли с камней в порту Камфа, отремонтировали подводную часть и подготовили к буксировке. «Рути Ани» сняли с мели в порту Хайфон. «Марианти» под флагом Кипра сняли с мели и отбуксировали на внутренний рейд порта Хайфон. Оказывалась помощь советским судам: «Переславль Залесский» вывели из района сброса бомб замедленного действия, «Ромен Роллан» сняли с мели в порту Хайфон (Вьетнам. ЭО АСПТР. Музей Дальневосточного морского пароходства).

Благодаря действиям советских спасателей в августе 1968 г. удалось избежать катастрофы при пожаре на судне «Александр Грин», на борту которого находилось полторы тысячи тонн аммиачной селитры. Пожар был быстро локализован и взрыв не произошел, но от продуктов горения погибли 6 человек, в том числе и член ЭО АСПТР Ю.В. Терехов, посмертно награжденный орденом Ленина (Рукопись В.П. Бянкина. Музей Дальневосточного морского пароходства).

Период работы спасательного судна «Гелиос» совпал с минированием портов ДРВ американцами в 1972 г. Десятки судов оказались запертыми в акваториях портов. Так, в результате постановки морских мин в Хайфоне оказались заперты 22 судна, в основном принадлежавшие ЧМП и ДВМП. Однако среди них были и иностранные суда – под флагом Польши и ГДР. Наиболее яркий эпизод работы «Гелиоса» связан с проведением судов из заминированных портов. Вся операция по спасению заняла около полу-

тора месяцев [17]. Также «Гелиос» занимался буксировкой поврежденного американцами теплохода ДВМП «Гриша Акопьян». Были произведены подводные и надводные ремонтные работы, частичный демонтаж оборудования, буксировка в Гонконг для его продажи [17].

С осуществлением Дальневосточным морским пароходством рейсов в воюющий Вьетнам связаны несколько трагических случаев. Судна ДВМП подвергались постоянному риску из-за того, что рейсы осуществлялись в район боевых действий. Несколько судов были повреждены в ходе воздушных налетов на порты ДРВ. Наиболее резонансными стали атаки теплоходов «Туркестан» и «Гриша Акопьян».

В июне 1967 г. в порту Камфа во время загрузки углем, предназначенным для Японии, «Туркестан» подвергся атаке американского самолета. В результате 2 члена экипажа были серьезно ранены и впоследствии скончались (электромеханик Николай Рыбачук и боцман Иван Земцов), еще 5 получили легкие ранения. Инцидент вызвал общественный резонанс, Советский Союз выдвинул ноту протеста, США признали свою вину [14].

В мае 1972 г. в том же порту был совершен налет на теплоход «Гриша Акопьян». Последствия налета были гораздо более тяжелыми: на судне начался пожар, который не могли потушить несколько суток. Погиб боцман Ю.С. Зотов, 7 членов экипажа были ранены [12, с. 38]. На этот раз реакция со стороны Советского Союза была не столь однозначной. 10 мая посол СССР в США А.Ф. Добрынин передал ноту протеста советнику президента США по делам национальной безопасности Генри Киссинджеру [6, с. 231]. В «меморандуме о беседе» от 10 мая 1972 г. Киссинджер пишет о том, что факт передачи информации по личному каналу вызвал у него интерес, в связи с чем он спросил у Добрынина: «Следует ли интерпретировать это как желание оставить произошедшее в тайне?» На что четкого ответа не получил. Добрынин отметил лишь трудность принятия данного решения в связи с празднованием Дня Победы в Советском Союзе. Также советский посол отметил, что это добрый знак для будущих отношений [18, р. 796–797].

Данный инцидент также ограничено освещался в советской печати того времени. В газете «Красное знамя», регулярно печатавшей информацию о деятельности ДВМП, инцидент с «Гришей Акопьяном» не упоминался. Нота

протеста не была опубликована, как это было в случае с инцидентом с «Туркестаном». Очевидец атаки на судно «Гриша Акоюн» О.А. Зиновьев указывает на то, что присутствовавшим было рекомендовано молчать о произошедшем инциденте [12, с. 71]. Возможно, такая неоднозначная реакция была вызвана нежеланием портить отношения между странами в связи с готовящимся визитом Никсона в СССР в мае 1972 г.

Заслуги сотрудников ДВМП, моряков и работников портов, были отмечены многочисленными правительственными наградами. За годы Вьетнамской войны 342 моряка ДВМП удостоились советских и вьетнамских наград [8].

Итак, рейсы Дальневосточного морского пароходства изначально не играли роль главного связующего звена между Советским Союзом и ДРВ. Конечно, на начальном этапе войны силами ДВМП перевозились некоторые грузы, но их доля в общем объеме перевозок была менее значительна, чем у ЧМП. С 1967 г. под влиянием внешнеполитических факторов положение изменилось и ДВМП в новых реалиях приняло на себя основную нагрузку грузовых перевозок, установив надежную транспортную магистраль. Это позволило продолжить доставку необходимых северному Вьетнаму товаров в прежнем объеме, а в будущем и увеличить масштабы перевозок. Помимо этого, Дальневосточное морское пароходство помогло вьетнамской стороне предоставлением судов во фрахт и обеспечением работы спасательной службы во вьетнамских портах, что также имело большое значение, ведь ДВМП было единственным советским пароходством в регионе, которое располагало достаточными мощностями для решения данных задач. Дальневосточное морское пароходство понесло ряд людских и материальных потерь в ходе осуществления своей работы в зоне боевых действий, однако, вопреки всем трудностям, выполнило возложенную на него задачу.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Афонин С.Н. Жаркие годы. М., 2011.
2. Бабаевский М.С., Бянкин В.П. и др. Дальневосточное морское пароходство, 1880–1980. Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1980.
3. Бянкин В. Верность интернациональному долгу // Водный транспорт. 1979. 24 марта.
4. Внешняя торговля СССР за 1966 год. Статистический обзор. М.: Международные отношения, 1967.

5. Внешняя торговля СССР за 1970 год. Статистический обзор. М.: Международные отношения, 1971.

6. Добрынин А.Ф. Сугубо доверительно. Посол в Вашингтоне при шести президентах США (1962–1986 гг.). М.: Автор, 1996.

7. Заявление советского правительства // Красное знамя. 1972. 13 мая.

8. Иванов В.В. Участие торгового флота СССР в оказании помощи Демократической Республике Вьетнам в период иностранной интервенции в Индокитае 1964–1975 гг. // Социальное и экономическое развитие АТР: проблемы, опыт, перспективы. Материалы IV Международной заочной научно-практической конференции (Комсомольск-на-Амуре, 17–26 октября 2011 г.). Комсомольск-на-Амуре: Изд-во АмГПГУ, 2012. С. 77–87.

9. Иванов В.В. Советско-вьетнамское сотрудничество и позиция КНР в 1965–1967 гг. // Россия и АТР. 2010. № 4. С. 66–77.

10. Морской мост: Советский Союз – Вьетнам // Дальневосточный моряк. 1970. 1 сентября.

11. Мост в тысячи миль // Правда. 1973. 13 февраля.

12. Мост дружбы: Владивосток – Хайфон. Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1989.

13. Общество и власть на российском Дальнем Востоке в 1960–1991 гг. (История Дальнего Востока России. Т. 3. Кн. 5) / Под ред. В.Л. Ларина, А.С. Ващук. Владивосток: ИИАЭ ДВО РАН, 2016.

14. Признание Пентагона // Красное знамя. 1967. 21 июня.

15. Приморье – Вьетнам: мост дружбы. Владивосток: Морской гос. университет, 2015.

16. Розин А. Основная транспортная магистраль. Советские моряки в оказании интернациональной помощи Вьетнаму в обретении независимости и отражении американской агрессии. URL: <http://alerozin.narod.ru/DRV/VietnamSovietShips-4.htm>

17. Симаков В. Последний путь теплохода «Гриша Акоюн». URL: <http://www.akopyan2.narod.ru/simakov.html>

18. Foreign Relations of the United States. 1969 – 1976. Vol. XIV. The Soviet Union. October 1971 – May 1972. Washington: US Government Printing Office, 2006.

19. Intelligence Memorandum. Foreign shipping to North Vietnam during March 1966. URL: <https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp78t02095r000800070054-6>

20. Intelligence Memorandum. Foreign shipping to North Vietnam during May 1966. URL: <https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp78t02095r000800070056-4>

21. Intelligence Memorandum. Foreign shipping to North Vietnam during August 1967. URL: <https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp78t02095r000800070071-7>

22. Intelligence Memorandum. Foreign shipping to North Vietnam during October 1967. URL: <https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp78t02095r000800070073-5>

23. Intelligence Memorandum. Foreign Shipping to North Vietnam in 1969. URL: <https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp85t00875r001600030020-6>

24. Intelligence Memorandum. Foreign Shipping to North Vietnam in April 1967. URL: <https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp78t02095r000800070067-2>

25. Intelligence Memorandum. Foreign Shipping to North Vietnam in July 1967. URL: <https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp78t02095r000800070070-8>

26. Intelligence Memorandum. Foreign Shipping to North Vietnam in June 1967. URL: <https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp78t02095r000800070069-0>

27. Intelligence Memorandum. Foreign Shipping to North Vietnam during October 1967. URL: <https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp78t02095r000800070073-5>

28. Intelligence Memorandum. Foreign Shipping to North Vietnam during November 1968. URL: <https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp78t02095r000800070085-2>

29. Intelligence Memorandum. Shipping to North Vietnam during February 1970. URL: <https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp85t00875r001600030034-1>

30. Intelligence Memorandum. Shipping to North Vietnam during September 1967. URL: <https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp78t02095r000800070072-6>

REFERENCES

1. Afonin, S.N., 2011. Zharkie gody [Hot years]. Moskva. (in Russ.)

2. Babaevskii, M.S., Byankin, V.P. et al., 1980. Dal'nevostochnoe morskoe parokhodstvo, 1880–1980 [Far Eastern Shipping Company, 1880–1980]. Vladivostok: Dal'nevost. kn. izd-vo. (in Russ.)

3. Byankin, V., 1979. Vernost' interna-tional'nomy dolgu [Loyalty to the international duty], Vodnyi transport, March 24. (in Russ.)

4. Vneshnyaya trgovlya SSSR za 1966 god. Statisticheskii obzor [Foreign trade of the USSR in 1966. Statistical survey]. Moskva: Mezhdunarodnye otnosheniya, 1967. (in Russ.)

5. Vneshnyaya trgovlya SSSR za 1970 god. Statisticheski obzor [Foreign trade of the USSR in 1970. Statistical survey]. Moskva: Mezhdunarodnye otnosheniya, 1971. (in Russ.)

6. Dobrynin, A.F., 1996. Sugubo doveritel'no. Posol v Vashingtone pri shesti prezidentakh SShA (1962 – 1986) [In confidence: Moscow's ambassador to six Cold War presidents]. Moskva: Avtor. (in Russ.)

7. Zayavlenie sovetskogo pravitel'stva [Statement by the Soviet Government], Krasnoe znamya, 1972, May 13. (in Russ.)

8. Ivanov, V.V., 2012. Uchastie torgovogo flota SSSR v okazanii pomoshchi Demokraticeskoi Respublike V'etnam v period inostrannoi interventsii v Indokitae 1964–1975 gg. [Participation of the USSR merchant fleet in the aid to the Democratic Republic of Vietnam during the period of foreign intervention in Indochina, 1964–1975]. In: Sotsial'noe i ekonomicheskoe razvitie ATR: problemy, opyt, perspektivy. Materialy IV Mezhdunarodnoi zaochnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii (Komsomol'sk-na-Amure, 17–26 oktyabrya 2011 g.). Komsomolsk-na-Amure: Izd-vo AmGPGU, 2012, pp. 77–87. (in Russ.)

9. Ivanov, V.V., 2010. Sovetsko-v'etnamskoe sotrudnichestvo i pozitsiya KNR v 1965–1967 gg. [Soviet-Vietnamese cooperation and the position of the PRC in 1965–1967], Rossiya i ATR, no. 4, pp. 66–77. (in Russ.)

10. Morskoi most. Sovetskii Soyuz – V'etnam [Sea bridge. The Soviet Union – Vietnam], Dal'nevostochnyi moryak, 1970, September 1. (in Russ.)

11. Most v tysyachi mil' [A thousand miles bridge], Pravda, 1973, February 13. (in Russ.)

12. Most druzhby: Vladivostok – Khaifon [Vladivostok – Haiphong: the bridge of friendship]. Vladivostok: Dalnevost. kn. izd-vo, 1989. (in Russ.)

13. Larin, V.L. and Vashchuk, A.S. eds., 2016. Obshchestvo i vlast' na rossiiskom Dal'nem Vostoke v 1960–1991 gg. (Istoriya Dal'nego Vostoka Rossii. T. 3. Kn. 5) [The history of the Russian Far East. Vol. 3. Book 5. Society and power

in the Russian Far East, 1960–1991]. Vladivostok: ИАЕ ДВО РАН. (in Russ.)

14. Priznanie Pentagona [Confession of Pentagon], Krasnoe znamya, 1967, July 21. (in Russ.)

15. Primor'ye – V'etnam: most druzhby [Primorye – Vietnam: the bridge of friendship]. Vladivostok: Morskoi gos. universitet, 2015. (in Russ.)

16. Rozin, A. Osnovnaya transportnaya magistral'. Sovetskie moryaki v okazanii internacional'noi pomoshchi V'etnamu v obretanii nezavisimosti i otrazhenii amerikanskoj agressii [The main transport route. The Soviet seamen and their aid to Vietnam in gaining independence and repelling American aggression]. URL: <http://alerozin.narod.ru/DRV/VietnamSovietShips-4.htm>

17. Simakov, V. Poslednii put' teplokhoda «Grisha Akopyan» [The last voyage of «Grisha Akopyan»]. URL: <http://www.akopyan2.narod.ru/simakov.html>

18. Foreign Relations of the United States. 1969 – 1976. Vol. XIV. The Soviet Union. October 1971 – May 1972. Washington: US Government Printing Office, 2006.

19. Intelligence Memorandum. Foreign shipping to North Vietnam during March 1966. URL: <https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp78t02095r000800070054-6>

20. Intelligence Memorandum. Foreign shipping to North Vietnam during May 1966. URL: <https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp78t02095r000800070056-4>

21. Intelligence Memorandum. Foreign shipping to North Vietnam during August 1967. URL: <https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp78t02095r000800070071-7>

22. Intelligence Memorandum. Foreign shipping to North Vietnam during October 1967. URL: <https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp78t02095r000800070073-5>

23. Intelligence Memorandum. Foreign Shipping to North Vietnam in 1969. URL: <https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp85t00875r001600030020-6>

24. Intelligence Memorandum. Foreign Shipping to North Vietnam in April 1967. URL: <https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp78t02095r000800070067-2>

25. Intelligence Memorandum. Foreign Shipping to North Vietnam in July 1967. URL: <https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp78t02095r000800070070-8>

26. Intelligence Memorandum. Foreign Shipping to North Vietnam in June 1967. URL: <https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp78t02095r000800070069-0>

27. Intelligence Memorandum. Foreign Shipping to North Vietnam during October 1967. URL: <https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp78t02095r000800070073-5>

28. Intelligence Memorandum. Foreign Shipping to North Vietnam during November 1968. URL: <https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp78t02095r000800070085-2>

29. Intelligence Memorandum. Shipping to North Vietnam during February 1970. URL: <https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp85t00875r001600030034-1>

30. Intelligence Memorandum. Shipping to North Vietnam during September 1967. URL: <https://www.cia.gov/readingroom/document/cia-rdp78t02095r000800070072-6>

