DOI 10.24412/2658-5960-2024-45-7-24
УДК 947.084.51:332.1(571.6)

Галина Анатольевна Ткачёва[1]
tkacheva.ga@bk.ru

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СЕТЬ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В УСЛОВИЯХ СОВЕТСКОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ 1920—1930-х гг.

В статье представлены основные направления трансформации железнодорожной сети Дальневосточного региона как пространственно-коммуникационной системы СССР в 1920—1930-х гг. Выявлено, что она преобразовывалась с использованием милитаризованных методов административно-командной модели взаимодействия центральных структур с подведомственными организациями и предприятиями отрасли. Государственные мобилизационные программы определяли стратегию модернизации социально-производственной структуры общества, специализацию экономических районов и принципы ускоренной трансформации транспортной системы. В качестве основных задач выдвигались строительство новых линий, реконструкция опорных пунктов экспортного и внутреннего грузооборота железнодорожного транспорта, обусловленных перспективами социально-экономического преобразования в условиях изменения геополитической ситуации в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Формирование логистической структуры железнодорожного транспорта Дальнего Востока рассматривалось властью как одно из направлений внешней и внутренней стратегии обеспечения обороноспособности страны. Представленные статистические данные эксплуатационной протяжённости железнодорожных магистралей, видовая характеристика грузооборота и пассажирских перевозок позволили определить, что новая конфигурация железнодорожной сети Дальневосточного региона создавалась по форсированному сценарию для увеличения пропускной способности дорог прежде всего военно-стратегического назначения, но одновременно решались задачи интеграции региона в территориальное и экономическое пространство страны. Ошибки в проектировании железнодорожных узлов лимитировали пропускную способность основных направлений. Автогужевые дороги расширяли транспортную сеть и разгружали железнодорожные магистрали от неэффективных перевозок, требующих многочисленных перегрузок,

[1] Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, Владивосток, Россия.
Institute of History, Archaeology and Ethnology of the Peoples of the Far East, FEB RAS, Vladivostok, Russia.

но не решали проблему. Пропускная способность железных дорог на Дальнем Востоке СССР не обеспечивала в полном объёме перевозки грузов народно-хозяйственного и военно-стратегического назначения.
Ключевые слова: Дальний Восток, модернизация, трансформация, транспортно-коммуникационная сеть, железнодорожный транспорт.

Galina A. Tkacheva[1]
tkacheva.ga@bk.ru

THE RAILWAY NETWORK OF THE FAR EAST IN THE CONDITIONS OF SOVIET MODERNIZATION IN THE 1920s — 1930s

The article presents the main directions of transformation of the railway network of the Far Eastern region as a spatial communication system of the USSR in the 1920s — 1930s. It was revealed that this network was transformed using militarized methods of the administrative and command model of interaction between central structures and subordinate organizations and enterprises of the industry. State mobilization programs determined the strategy of modernization of the socio-industrial structure of society, specialization of economic areas and principles of accelerated transformation of the transport system. The main tasks were the construction of new lines, the reconstruction of base points of export and domestic freight turnover of railway transport, linked to the prospects of socio-economic transformation in the context of changing geopolitical situation in the Asia-Pacific region. The formation of the logistics structure of the railway transport of the Far East was considered by the authorities as one of the directions of the external and internal strategy for ensuring the country's defense capability. The presented statistical data on the operational length of railway lines, the specific characteristics of cargo turnover and passenger traffic made it possible to determine that the new configuration of the railway network of the Far Eastern region was created according to a forced scenario to increase the capacity of roads, primarily for military-strategic purposes, but at the same time the tasks of integrating the region into the territorial and economic space of the country were solved. Errors in the design of railway junctions limited the capacity of the main directions. Car-haulage roads expanded the transport network and unloaded railways from inefficient transportation, requiring numerous overloads, but did not solve the problem. The capacity of railways in the Far East of the USSR did not fully ensure the transportation of goods for national economic and military strategic purposes.
Keywords: Far East, modernization, transformation, transport and communication network, railway transport.

В отечественной историографии сложилась определённая традиция в изучении транспортно-коммуникационной инфраструктуры в соответствии с этапами социально-экономического развития страны, что нашло отражение в исторических работах региональной

направленности. Наиболее обстоятельно проблема освещена в трудах Л.М. Медведевой и М.А. Ковальчука, которые проанализировали работу железнодорожного, морского, речного, автомобильного и авиационного транспорта восточных районов страны в условиях новой экономической политики, индустриализации и коллективизации и определили его вклад в создание крупного общественного производства на Дальнем Востоке СССР [15; 18].

Исходя из степени изученности темы, используя новую источниковую базу, в статье мы ставим задачу определить формирование иерархичной институциональной системы управления транспортно-коммуникационной сетью, представить основные параметры финансирования, направления реконструкции, строительства опорных пунктов и новых линий железнодорожного транспорта, объёмы грузооборота с учётом социально-экономической модернизации Дальневосточного региона в стратегии обеспечения безопасности СССР в 1920—1930-х гг.

В 1920—1930-х гг. административно-правовое регулирование деятельности транспортной сети в Советском государстве осуществлялось в рамках взаимодействия со структурами исполнительной власти на институциональной основе управления. Декретом Второго всероссийского съезда советов об образовании Временного рабочего и крестьянского правительства от 26 октября (8 ноября) 1917 г. в составе Совета народных комиссаров был создан Народный комиссариат по железнодорожным делам, реорганизованный в Наркомат путей сообщения (НКПС) после вхождения в его состав управлений внутренним транспортом и безрельсовыми наземными дорогами. Предполагалось, что он станет единственным органом управления транспортом, региональные власти не будут вмешиваться в его деятельность: хотя дороги «...проходят по определённой территории, но по самому существу своему экстерриториальны, ибо служат нуждам всей Республики». Однако уже 27 февраля 1918 г. все учреждения морского и речного флота были переданы в Отдел водных сообщений Высшего совета народного хозяйства РСФСР (18 мая 1918 г. переименован в Главное управление водного транспорта) для оперативного решения вопросов снабжения населения и Красной армии [7, с. 21, 481, 501; 8, с. 289].

Параллелизм управления по производственному принципу не обеспечил объединения транспорта в единую систему: 15 декабря 1919 г. Управление водным транспортом было передано в НКПС, 10 января 1920 г. была утверждена его структура. Положение от 12 ноября 1923 г. закрепило централизацию управления железнодорожным и водным (морским и речным) транспортом, шоссейными и грунтовыми дорогами общегосударственного, стратегического значения в ведении СССР [9, с. 25, 92; 16].

Созданная структура регулировала административную, финансовую, техническую, эксплуатационную деятельность всех видов транспорта до образования 30 января 1931 г. Народного комиссариата водного транспорта СССР [21, с. 142], который 9 апреля 1939 г. был реорганизован в морской и речной наркоматы с передачей флота, портов и пристаней, затонов и речных путей, судоремонтных, судостроительных заводов и организаций в соответствующие структуры [20, с. 51].

Таким образом, в 1920—1930-х гг. в СССР на основе функционально-отраслевых принципов формировалась иерархичная административно-командная модель управления. При опоре на государственную собственность и партийно-советскую номенклатуру осуществлялась централизация властных полномочий, сформировалась нормативно-законодательная база, расширившая применение директивных и внеэкономических методов управления. Транспортно-коммуникационная сеть преобразовывалась, переходя от коллегиального управления к единоначалию в рамках поиска оптимальной вертикальной и горизонтальной систем взаимодействия центральных структур с подведомственными организациями и предприятиями, при этом использовались методы милитаризации отрасли.

Государственные мобилизационные программы определяли стратегию модернизации социально-производственной структуры общества и принципы ускоренной трансформации транспортной системы. Основные параметры решения военных, политических, социально-экономических задач регулировались плановыми заданиями на ближайшую (три — пять лет) и отдалённую перспективу.

Вопрос о согласовании эксплуатационного плана путей сообщения со всеми ведомствами Советской России рассматривался уже в 1920 г., но в принятых решениях лишь констатировалось, что транспорт является основой реконструкции промышленности [6, с. 426—427]. Предусматривалось решение общих задач по восстановлению «…элементарного функционирования разрушенных частей транспортного механизма…» на основе технического перевооружения железнодорожных, морских, речных путей [4, с. 242; 14, с. 220, 225].

Ситуация осложнялась наличием различных подходов в обосновании первоочередных задач трансформации советского общества и критериев увеличения производственных мощностей по отраслям. Разработанные в 1922—1925 гг. планы (на 10 лет — по строительству, 5 лет — по внешней торговле, промышленности, сельскому хозяйству, 3 года — по финансам) без устойчивых параметров финансирования, поставок сырья и материалов не позволяли определить технико-экономические характеристики коммуникационной сети [5, с. 109].

Только в конце 1920-х гг. основные направления модернизации транспортной системы СССР приобретают зримые очертания с учётом пропорций развития народного хозяйства, внутреннего и внешнего товарооборота. Они отталкивались вначале от показателей 1913 г., а затем — от выполнения пятилетних планов. За 1923/24—1927/28 гг. из 26,5 млрд руб. капитальных вложений в народное хозяйство СССР было использовано на транспорт 10% (2,7 млрд руб. по текущему курсу), в первой пятилетке из 50,5 млрд руб. — 8% (3,9 млрд), во второй — из 137,4 млрд — 18,5% (25,4 млрд). Из запланированного на 1938—1942 гг. 181 млрд руб. капиталовложений в народное хозяйство транспорту предназначалось 20% (35,8 млрд руб.) (подсчитано автором по: [12, с. 71; 1, с. 297; 2, с. 655; 3, с. 300]). Однако выделяемых средств на транспорт в СССР было меньше, чем в императорской России. Государственные расходы в 1913 г. составляли 3043,5 млн руб., из них 21,9% — на транспортную инфраструктуру (576,2 млн по Министерству путей сообщения и дополнительно 88,8 млн — на сооружение железных дорог, 1 млн — на строительство и реконструкцию портов по статье чрезвычайных расходов) [14, с. 479].

Геополитические императивы реализации внутри- и внешнеполитических целей требовали больших трудовых, материальных и финансовых затрат, которые не обеспечивались ускоренными темпами трансформации общества и увеличением национального дохода. Формируя основные направления модернизации, советское руководство стремилось не допустить нецелевого бесконтрольного и завышенного использования ресурсов. В директивной системе распределения изначально содержалось противоречие между плановыми заданиями и возможностями их выполнения.

Программы размещения производительных сил СССР предусматривали восстановление производственных мощностей многоукладной экономики в рамках общесоюзного пространства, достижение довоенных объёмов производства промышленности, сельского хозяйства, создание условий для развития путей сообщения. В качестве основных задач определялись реконструкция опорных пунктов экспортного и внутреннего грузооборота железнодорожного транспорта, строительство новых линий, связанные с перспективами социально-экономического преобразования регионов.

Следует подчеркнуть, что приоритет финансирования всегда имел железнодорожный транспорт, который находился в ведении государственных структур, а с 1931 г. был единственным в управлении НКПС. Системный кризис 1914—1920 гг. привёл к дезинтеграции и разрушению хозяйственных связей страны. Было разрушено 1885 км главных рельсовых путей, 4332 моста (более 12%), 760 тыс. кв. м сооружений,

испорчено огромное количество оборудования и инвентаря. В 1913 г. эксплуатационная длина железных дорог составляла 58,5 тыс. км, в 1919 г. — 31,5 тыс., в 1920/21 г. она увеличилась до 67,5 тыс. км, но общий пробег паровозов и вагонов составил 35,3%, перевозка грузов — 30,2%, пассажиров — 51,8% от уровня 1913 г. [14, с. 436—439; 22, с. 121].

Резкое сокращение размера перевозок и инфляционные процессы обусловили дефицит бюджета НКПС. В 1918—1920 гг. его доходы покрывали не более 15—25% расходов, за 1923/24—1926/27 гг. транспорт получил из бюджета 351,9 млн руб., из них 187,4 млн — на увеличение основного капитала, 164,5 млн — на ссуды, субсидии, покрытие амортизационных и текущих издержек бездоходных водных путей, портов, шоссейных и грунтовых дорог, центральных учреждений [13, с. 42, 68].

Положение о территориальном разделении труда, предполагавшее специализацию экономических районов, с одной стороны, а с другой — обмен между ними, стало основой для пятилетних планов. Целевые затраты на увеличение основных фондов и капитальный ремонт всех видов транспорта в 1928/29—1937 гг. составили 31,2 млрд руб., из них 69% — железнодорожного, 18% — водного, 10% — безрельсового, 3% — гражданской авиации (подсчитано автором по: [12, с. 71—72]).

Увеличение пропускной способности транспорта являлось необходимым условием, но осуществлялось иначе, чем предусматривалось. Инфраструктура железнодорожного транспорта имела ограниченные технические, тоннажные возможности. Анализ состояния железных дорог СССР после Гражданской войны позволил НКПС выявить 13 тыс. км строящихся длительное время линий большой экономической значимости. Из них 4,4 тыс. км с готовностью 68% предполагалось ввести в эксплуатацию в первую очередь по облегчённым технически условиям, выделив необходимые средства и материалы сразу в максимально возможном объёме, что обходилось в пять раз дешевле, чем новое строительство, а 3,6 тыс. км — законсервировать для последующей достройки, остальные — ликвидировать [22, с. 158—159; 24, с. 88, 91].

Сложившиеся линии интенсивного движения, несмотря на территориальные изменения и увеличение объёмов производства, сохраняли свою направленность. Для выполнения намеченной программы требовались мобилизация финансовых средств и увеличение производства строительных материалов, металла и оборудования. К 1933 г. за счёт сокращения строительства новых железнодорожных веток (сдано в эксплуатацию 6,5 тыс. км вместо запланированных 14 тыс. км) увеличилась пропускная способность направлений, связавших Криворожье и Донбасс, Туркестан, Урал и Сибирь. В последующий период приоритетное развитие получила транспортно-коммуникационная сеть юго-западного, среднеазиатского и сибирского направлений,

обеспечившая перевозки топлива, тяжёлых металлов, продовольствия к центральным районам страны [13, с. 158—159].

В советской модели модернизации Дальневосточного региона целевыми ориентирами являлись политические, военно-стратегические факторы повышения обороноспособности восточных районов путём их интеграции в общесоюзное пространство. Однако основная сеть железнодорожных линий расходилась радиусом от центра в европейской части СССР, и в условиях резкого изменения геополитической ситуации в Азиатско-Тихоокеанском регионе проблема вовлечения восточных районов в общесоюзную логистическую структуру перевозок не могла быть решена сверхмагистрализацией сибирского направления.

Транспортная система Дальневосточного края в 1920-е гг. кардинально не изменялась. По наличию основных фондов и квалифицированных кадров она находилась на уровне начального формирования. В НКПС входили Читинская, Амурская и Уссурийская железные дороги Транссибирской магистрали, позже Амурская дорога была разделена и вошла составными частями в Забайкальскую (Читинскую) и Уссурийскую, их протяжённость составила соответственно 2625 и 2357 км. Наибольшее значение имели линии, соединяющие Дальневосточную область / Дальневосточный край с КВЖД (340 км): г. Благовещенск — ст. Бочкарёво (108 км), г. Сретенск — ст. Куэнга (52 км), ст. Никольск-Уссурийский — ст. Пограничная (123 км) и ст. Угольная — ст. Кангауз, смыкающаяся с узкоколейкой Сучанского угольного рудника. Остальные закрыли как не имеющие коммерческого значения [23, с. 66—67].

Уссурийская железная дорога состояла из двух отличавшихся по техническим условиям частей: южная (Уссурийское отделение КВЖД, исключая участок Никольск — Пограничная) строилась по повышенным техническим требованиям, восточная (Амурская железная дорога) эксплуатировалась при неполной отсыпке земляного полотна, временном водоснабжении и отсутствии мостовых переходов даже облегчённого типа. В ходе Гражданской войны в регионе было разрушено 826 мостов длиной 17 тыс. погонных метров, из них 7 железнодорожных, включая 2 фермы моста по 124 м через р. Амур, 14 водоснабжений, 20 автовокзалов и 80 жилых домов [17, с. 94].

Наиболее сильные разрушения были в восточной части, меньше пострадала южная — от Никольск-Уссурийского до Владивостока. В восстановительный период ремонтировались прежде всего объекты инфраструктуры стратегически важных участков, паровозные депо и вагоноремонтные пункты, подвижной состав. В отчётных материалах отмечалось, что дефицит средств только по Уссурийской железной дороге составлял за 1922—1923 гг. не менее 31,6%, производственная программа ремонта выполнялась в пределах заданий по перевозкам, мощности подвижного

состава увеличились и излишки (не менее 200 пассажирских и свыше 3,5 тыс. товарных вагонов) передавались на дороги центральных территорий (подсчитано автором по: [25, с. 78, 82]).

Одним из важнейших источников поступления бюджетных средств являлись транзитные перевозки грузов иностранных предприятий из Маньчжурии в Японию, европейские страны через КВЖД и Уссурийскую железную дорогу, а затем морские дальневосточные порты. Для увеличения экспортных перевозок и внутреннего товарооборота план модернизации железных дорог Дальневосточного края предусматривал достройку существовавших веток, строительство линий, прилегающих к Уссурийской железной дороге, и проведение изыскательских работ по подготовке строительства в последующем. Путевое хозяйство переустраивалось в соответствии с новыми грузовыми потоками и более рациональными методами эксплуатации, но объёмы перевозок значительно превосходили возможности, и в первую очередь отправлялись экспортные и плановые грузы.

Увеличение в грузообороте дальнопробежных грузов, преимущественно с Забайкальской железной дороги и КВЖД, поставило коммуникационную сеть Дальнего Востока в тяжёлые условия. Её магистрали не выполняли запланированных объёмов перевозок, подвижной состав простаивал под грузовыми операциями сверх нормативного времени, сроки оборота вагонов увеличивались.

Ситуация осложнялась необходимостью мобилизационной подготовки страны к защите национальных интересов с учётом увеличения объёмов промышленного производства военно-стратегического назначения и создания необходимого запаса ресурсов. Государственная плановая комиссия 17 сентября 1927 г. отметила, что темпы роста промышленного производства в СССР соответствуют военно-стратегическим задачам обороны в пределах возможного, однако мобилизационная подготовка транспорта затягивается на неопределённое время. В аналитическом докладе от 5 апреля 1929 г. была подчёркнута недопустимость такого положения и обоснована необходимость ускоренной модернизации транспортной инфраструктуры на Урале, в Казахстане, Средней Азии, Сибири, в северо- и юго-восточных районах Дальнего Востока, что расширяло коммуникационную базу оборонной составляющей [11, с. 95, 101, 306].

Агрессивные планы Японии, оккупация Маньчжурии создали реальную угрозу транспортной инфраструктуре восточных районов СССР, находящейся в непосредственной близости от границы. Необходимо было иметь возможности для обеспечения эксплуатации железнодорожных магистралей в мирное время и гарантировать бесперебойную работу в военное. Основной проблемой передислокации воинских

подразделений, доставки на Дальний Восток вооружения и военной техники являлись низкая пропускная способность Транссибирской железной дороги и слабое развитие транспортных коммуникаций региона. Политбюро ЦК ВКП(б) 23 февраля 1932 г. констатировало, что выполнение плана железнодорожного строительства для усиления пропускной способности Забайкальской и Уссурийской дорог с неограниченными скоростями, постройки вторых путей транссибирской магистрали, ветвей к угольным разрезам Бурея — Райчиха, Сучан, линий Владивостокского и Гродековского районов срывается. В совместном постановлении СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 7 июля 1933 г. отмечались проведение капитальных работ по большому количеству объектов вместо сосредоточения усилий на важнейших направлениях, неудовлетворительное качество ремонтных работ подвижного состава, приведшее к его частичному разрушению, низкий уровень трудовой дисциплины и управленческих решений [РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 890. Л. 23—24; Д. 926. Л. 34—35].

Железнодорожный транспорт исчерпал технические возможности, и финансирование транспортной системы региона увеличивалось в 10 раз (с 274,7 млн руб. в первой пятилетке до 2754,9 млн руб.), а фактически больше — до 3103,4 млн руб., составляя 48,5% капиталовложений в социально-экономическое развитие Дальневосточного края (подсчитано автором по: [ГАХК. Ф. 353. Оп. 1. Д. 67. Л. 1—2]). Идея создания второго транзитного пути между Тихим океаном и Сибирью для решения военно-стратегических задач приобрела реальные очертания, определилось строительство путей по линиям Карымская — Хабаровск, Хабаровск — Ворошилов, Волочаевка — Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань, Ургал — Известковая, Биробиджан — Блюхерово, Манзовка — Чернышевка, Гамарник — Сергеевка, Угольная — Сучан, Кангауз — Находка.

Выполняя постановление СНК СССР № 542 от 13 апреля 1932 г., НКПС приступил к строительству Байкало-Амурской железной дороги, а 16 октября 1932 г. Политбюро ЦК ВКП(б) утвердило направления её строительства длиной 5 тыс. км (Тайшет — Тындинский — Ургал — Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань) силами спецконтингента с прокладкой за четыре года 2 тыс. км трассы. Начальником стройки был назначен С.В. Мрачковский [РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 903. Л. 5; 10, с. 81, 91]. Для ускорения строительства железнодорожных линий на Дальний Восток перебросили Особый корпус железнодорожных войск Управления военных сообщений Наркомата обороны под командованием Я.Я. Лациса (штаб корпуса дислоцировался в Хабаровске), выполнявший производственные задания НКПС [РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 1. Д. 19. Л. 28, 63—64].

В постановлениях различного уровня содержались указания по обеспечению рабочей силой, лесоматериалами, продовольствием, фуражом и промтоварами, инструментом, механическим и станочным

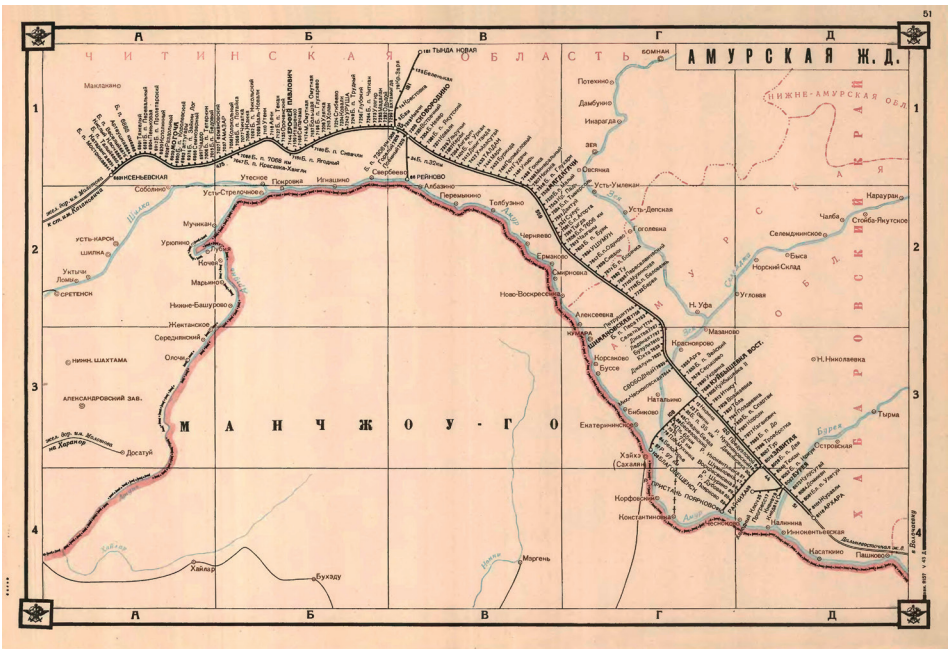
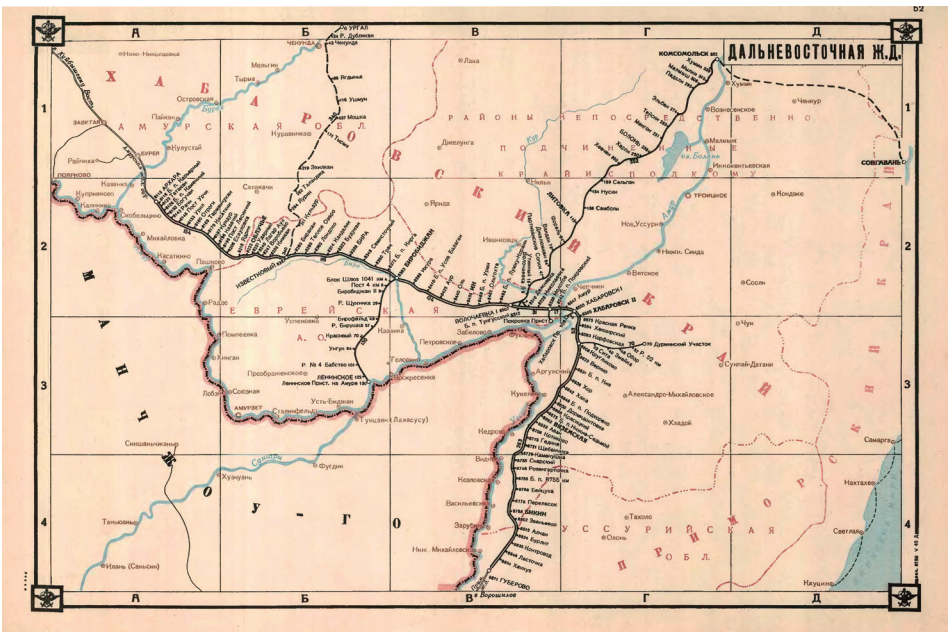
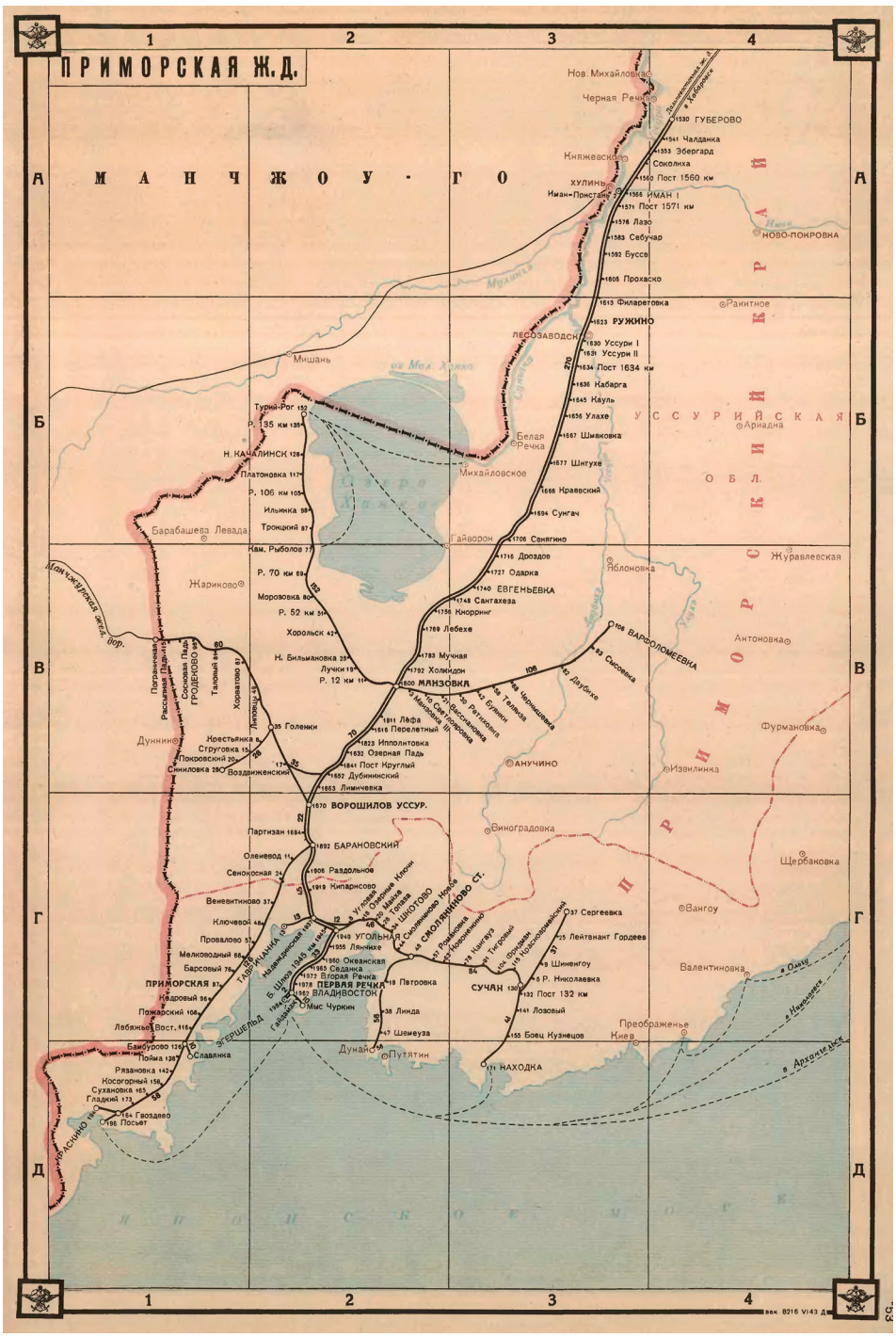


Рис. 1. Карта Амурской железной дороги, 1940-е гг. (открытый источник)


ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ Ж.Д.
ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ
АМУРСКАЯ ОБЛ.
ЕВРЕЙСКАЯ
ПРИМОРСКИЙ КРАЙ
УССУРИЙСКАЯ ОБЛ.
МАНЧЖОУ-ГО
Ново-Николаевка
Мельгин
Тырма
Островский
Пайкан
Завитая
Бурея
Ромна
Куранжиза
Чулустай
Ромнинка
Ромнино
Кавинка
Купринино
Калинка
Скобельцыно
Михайловка
Касаткино
Пашково
Раздольное
Помпеевка
Хинган
Преображенское
Лобино
Союзная
Амурзет
Усть-Биджан
Сталинбельдин
Синцзыньчжан
Хуэйрань
Таньхэ
Иань (Саньсин)
Футин
Чернотай
Ивановка
Ерофей Пав.
Р. Бурея
Р. № 4 Бабстово
Ленинское
Ленинское Прист. на Амуре
Известковый
Ерофей Пав.
Р. Шевчика
Р. Дубовая
Р. Ягодный
Р. Ушкун
Р. Мошка
Р. Экондан
Р. Ольгокан
Р. Ольгокан
Р. Ольгок


ПРИМОРСКАЯ Ж.Д.
МАНЧЖОУ-ГО
УССУРИЙСКАЯ ОБЛ.
ПРИМОРСКИЙ КРАЙ
Нов. Михайловка
Черная Речка
Княжевка
ХУЛИНЬ
Иман-Пристань
ИМАН I
ГУБЕРОВО
Чалданка
Эбергард
Соколиха
Пост 1560 км
Пост 1571 км
Лазо
Себучар
Буссе
Прохаско
НОВО-ПОКРОВКА
Раикитное
Филаретовка
РУЖИНО
ЛЕСОЗАВОДСК
Уссури I
Уссури II
Пост 1634 км
Кабарга
Кауль
Улахе
Шивковка
Шигухе
Краевский
Сунгач
Ариадна
Мишань
Белая Речка
Михайловское
Турий-Рог
Р. 135 км
Н. КАЧАЛИНСК
Платоновка
Р. 106 км
Ильинка
Троицкий
Барабашева Левада
Гайворон
Свнягино
Кав. Рыболов
Р. 70 км
Дроздов
Одарка
Яблоновка
Журавлевская
Жариково
Морозовка
ЕВГЕНЬЕВКА
Р. 52 км
Сантахеза
Хорольск
Клюринг
Лебехе
Н. Бильмановка
Мучная
Лучки
Р. 12 км
Холидон
МАНЗОВКА
ВАРФОЛОМЕЕВКА
Смоковка
Даубихе
Черниговка
Телелая
Булкин
Ратимовка
Сергеевка
Новгородовка
Ивановка
Ольгинка
Голенки
Лифа
Перелетный
Ипполитовка
Озерная Падь
Пост Круглый
Дубининский
Лимичевка
Дунино
Крестьянка
Струговка
Покровский
Синиловка
Воздвиженский
АНУЧИНО
Извилинка
Фурмановка
ВОРОШИЛОВ УССУР.
Виноградовка
Щербаковка
Партизан
БАРАНОВСКИЙ
Оленевод
Раздольное
Сенокосная
Кипарисово
Вангоу
Венеевитиново
Ключевой
Провалово
Мелководный
Барсовый
Сергеевка
Лейтенант Гордеев
Шиненгоу
Р. Николаевка
Пост 132 км
Лозовый
Бовец Кузнецов
Валентиновка
Преображенье
Киев
ПРИМОРСКАЯ
Кедровый
Пожарский
Лабяжье
Бамбурово
Пойма
Рязановка
Косогорный
Сухановка
Гладкий
Гвоздево
Посьет
Славянка
ВЛАДИВОСТОК
Мыс Чуркин
ПЕРВАЯ РЕЧКА
Вторая Речка
Седанка
Океанская
УГОЛЬНАЯ
Лянгхе
Ш. ШКОТОВО
СМОЛЯНИНОВО Ст.
Романовка
Новоленино
Гигровый
Поздеевка
Новосильницкий
СУЧАН
Петровка
Линда
Шемеуза
Путятин
Дунай
НАХОДКА
ЗЕРШЕЛЕД
ТАВРИЧАНКА
Б. Шкота
Гавриловка
Надеждинская
Мелкий Хунхо
Мол. Хунхо
Сунгача
Уссури
Иман
Молинка
Ивановка
Ольгинка
Тигровая
Ратимовка
Сергеевка
Новгородов

оборудованием первоочередных объектов, но, как оказалось, планы строительства были чрезвычайно завышены. К началу 1941 г. создали соединительные меридиональные линии от Транссиба на север к районам основной трассы Байкало-Амурской магистрали: БАМ (Бамовская) — Тында, Известковая — Ургал, несколько участков Тайшет — Комсомольск. При строительстве линии стратегического значения Волочаевка — Комсомольск-на-Амуре было проложено 468 км железнодорожных путей и 67 км водопроводной сети, возведено 265 искусственных сооружений, 167 тыс. куб. м каменных и 497 куб. м деревянных мостов, перекрыто большое количество малых и средних водотоков. Волочаевская дорога начала функционировать в августе 1940 г. [ГАХК. Ф. П-35. Оп. 1. Д. 311. Л. 4; Д. 315. Л. 111, 114; Д. 317. Л. 2].

С целью увеличения пропускной способности железных дорог прокладываются вторые пути в восточной части Транссибирской магистрали. Для оперативного решения проблем создаётся новая структура управления: 27 февраля 1936 г. Уссурийская железная дорога разделена на Амурскую (1141 км) и Дальневосточную (1671 км), из последней 19 апреля 1939 г. выделена Приморская железная дорога, имевшая 893,2 км эксплуатационного пути (см. рис. 1—3). В 1933—1938 гг. железнодорожные строители освоили свыше 1,5 млрд руб. капиталовложений, выполнили 65 млн куб. м земляных работ, уложили 3 тыс. км главного пути и 1216 км станционных путей, возвели 2955 искусственных сооружений, 33 большие станции (включая станции союзного значения Хабаровск-2 и Уссурийск), 2356 зданий различного назначения (1366 жилых домов и общежитий, 25 школ, 66 коммунально-бытовых зданий, 18 больниц, 31 вокзал, 84 паровозных депо, 21 электростанцию, 68 пунктов водоснабжения, 400 км водопроводной сети) [ГАХК. Ф. П-35. Оп. 1. Д. 311. Л. 39].

В Хабаровском крае вводятся в эксплуатацию железнодорожные линии Бурея — Райчиха, Завитая — Поярково, в Приморье — Манзовка — Варфоломеевка — Платоновка — Турий Рог, Угольная — Находка, Смолянинoво — Дунай, Сучан — Сергеевка, Барановский — Краскино, Гвоздево — Посьет по направлению к государственной границе, базам Дальневосточного фронта и Тихоокеанского флота с использованием более совершенных способов связи и подвижного состава.

По заданиям Союзтранспроекта проектирование железнодорожных путей и сооружений по линии Хабаровск — Владивосток, на станциях Бурея, Райчиха, Холодный Ключ и Ушумун, реконструкцию депо ст. Сковородино осуществляли 275 работников Дальтранспроекта, строительством занимался созданный в 1936 г. Дальстройпуть НКПС, где трудилось 2178 рабочих. За четыре года они смогли освоить только 60% выделенных средств [ГАХК. Ф. П-35. Оп. 1. Д. 1273. Л. 154—155]. Возведение подъездных путей к портам, угольным разрезам, рудникам

по добыче и переработке редкоземельных металлов, лесодобывающим и перерабатывающим предприятиям для снабжения подразделений и частей Особой Краснознамённой Дальневосточной армии / Дальневосточного фронта, Амурской военной флотилии и Тихоокеанского флота осуществлялось с использованием материальных и трудовых ресурсов ведомственных структур, железнодорожных войск и лагерей НКВД.

За 1928—1940 гг. в СССР было введено в эксплуатацию 13,3 тыс. км новых железнодорожных линий (в первой пятилетке — 5,45 тыс., во второй — 3,24 тыс., в третьей — 4,61 тыс.), из них 9,6 тыс. (71,9%) оборудовано автоблокировкой и 1,87 тыс. (14%) электрифицировано. Реконструкция позволила технически переоснастить транспортные артерии, повысить манёвренность магистралей, связав экономические районы страны. По железным дорогам НКПС СССР было перевезено 7745,5 тыс. т грузов, что превысило объём перевозок морского и речного транспорта в пять раз. Численность работников увеличилась с 993,7 тыс. до 1316,6 тыс. чел. (в 1,3 раза) (подсчитано автором по: [РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 33. Д. 1185. Л. 31—32; Д. 2310. Л. 125]).

Железнодорожный транспорт Дальневосточного региона, включая ведомственные линии, являлся основным и наиболее устойчивым средством сообщений, но разный характер показателей в рамках структурных изменений 1920—1930-х гг. позволяет определить направленность его работы только в общих чертах. Так, к началу 1941 г. на Дальнем Востоке СССР было построено (без вторых путей Транссиба) 16 новых линий (около 1,4 тыс. км) и эксплуатационная длина железных дорог увеличилась: в 1913 г. она составляла 970 км, в 1924 г. — 2823, в 1928 г. — 2948, в 1932 г. — 2978, в 1936 г. — 3294, в 1941 г. — 3417 км, но на 1 тыс. кв. км территории приходилось не более 1,2 км железнодорожного пути [ГАХК. Ф. 353. Оп. 6. Д. 58. Л. 49; Ф. П-35. Оп. 1. Д. 12-а. Л. 203а; ГАПК. Ф. П-68. Оп. 4. Д. 161. Л. 145].

Грузооборот дальневосточных железных дорог с 1913 по 1928 г. увеличился с 2 млн т до 4,6 млн т (в 2,3 раза), с 1928 по 1936 г. — в 4,7 раза, составив 21,6 млн т, причём ежегодно доставлялось в регион грузов больше, чем отправлялось, с постепенным выравниванием соотношения: к 1936 г. объём прибывших грузов увеличился в 4 раза, а отправленных — почти в 6 раз. За этот период перевозки Уссурийской железной дороги составили 55,1 млн т, из них было отправлено по разным направлениям 42,1 млн т (в том числе 2,8 млн т на другие железные дороги) и принято 12,9 млн т из-за пределов региона, включая 3,4 млн т от КВЖД (97,4% в 1929—1931 гг.) (подсчитано автором по: [ГАХК. Ф. 719. Оп. 28. Д. 953. Л. 17]).

Объёмы грузооборота характеризуют не только эффективность работы железнодорожного транспорта, но и уровень индустриального

и транспортного развития Дальневосточного региона. Так, среди 52,4 млн т прибывших и 45,8 млн т отправленных грузов железными дорогами Дальневосточного края в 1932—1936 гг. 33% составлял уголь, по 4% — лес и металлы, 12% — хлебные грузы, 19% — лесные, 22% — минеральные строительные материалы. Удельный вес предъявленных к перевозке грузов по сравнению с 1913 г. изменился: уменьшились с 26 до 12% объёмы хлебных грузов и увеличились с 35,7 до 65% индустриальные (уголь, лес, нефть, металлы, стройматериалы). Владивостокский железнодорожный узел, перегрузив 13 млн т грузов (4,3 млн т отправил и 8,7 млн т принял), работал интенсивнее Хабаровского, который смог переработать 7 млн т (0,9 млн т отправил и 6,1 млн т принял) (подсчитано автором по: [ГАХК. Ф. 353. Оп. 1. Д. 67. Л. 13; Ф. П-2. Оп. 1. Д. 1351. Л. 44—45]).

После реорганизации системы управления Уссурийской железной дороги грузооборот Амурской и Дальневосточной магистралей в 1937 г. составил приблизительно 27,4 млн т, в 1939 г. — 22,3 млн т, в 1940 г. — 21,7 млн т. По сравнению с предыдущим периодом видовая характеристика грузов за два предвоенных года существенно не изменилась: уголь составлял 28% (11,7 млн т), дрова и лес — 25% (10,4 млн т), минеральные строительные материалы — 30% (12,7 млн т), хлеб — 9% (3,6 млн т) (подсчитано автором по: [ГАХК. Ф. П-35. Оп. 1. Д. 1016. Л. 174—175]).

В докладных записках всех уровней отмечалось, что на дальневосточных путях сообщения утверждённые схемы доставки наиболее значимых грузов потребителям не выполнялись, порождая встречные потоки строительных материалов, продовольствия и фуража даже в места их производства. Ошибки в проектировании железнодорожных узлов лимитировали пропускную способность тех или иных направлений. Автогужевые дороги расширяли транспортную сеть и разгружали железнодорожные магистрали от неэффективных перевозок, требующих многочисленных перегрузок, но не решали проблему. Пропускная способность железных дорог на Дальнем Востоке СССР не обеспечивала в полном объёме перевозки грузов народно-хозяйственного и военно-стратегического назначения [РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 43. Д. 58. Л. 63].

С политико-экономической точки зрения модернизация транспортной инфраструктуры в восточных районах страны всегда рассматривалась как важнейшее условие формирования трудовых ресурсов, определяющее направленность внутренних и внешних миграций, социальную мобильность населения. Так, в 1913 г. по железным дорогам региона проследовало 1,6 млн чел., в 1923/24 г. — 1,8 млн (из них 83,7 тыс. — в прямом направлении, 1,7 млн — в местном), в 1928 г. — 3,8 млн (96,5 тыс. — в прямом, 1,9 млн — в пригородном). Темпы ускоренной трансформации промышленности и сельского хозяйства определили в 1930-е гг. резкое увеличение пассажиропотока, который к 1936 г.

увеличился в 6,3 раза, составляя 11,3 млн чел. (705 тыс. — в прямом, 4,4 млн — в местном, 6,2 млн — в пригородном сообщении). По Уссурийской железной дороге за 1928—1935 гг. было перевезено около 64,7 млн чел., но увеличение потока пассажиров в пределах региона в 7,3 раза и в пригороде в 3,1 раза существенно не изменило удельного веса перевозок в прямом сообщении, составляя 3—4% пассажиропотока за обозначенный период (подсчитано автором по: [ГАХК. Ф. 353. Оп. 1. Д. 67. Л. 16; Ф. П-2. Оп. 1. Д. 1351. Л. 46]).

Дальневосточный регион при точечном освоении территорий, прежде всего для развития добывающих отраслей, с точки зрения решения экономических, демографических, социальных проблем являлся одним из самых капиталозатратных, с длительными сроками окупаемости. При формировании коммуникационной структуры СССР реконструкция железнодорожного транспорта рассматривалась как одно из направлений внешней и внутренней стратегии социально-экономической модернизации Советского Союза в условиях изменения геополитической ситуации в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Для обеспечения национальной безопасности предусматривалось увеличить численность населения и трудовых ресурсов Дальневосточного края, оптимизировать промышленное производство, приблизив его к источникам сырья и потребления готовой продукции, сократив дальние перевозки.

Природно-ресурсный потенциал при слабой освоенности территории с низким уровнем социально-экономического развития и интеграции в общесоюзное пространство определил основные направления реконструкции существующих и строительство новых железнодорожных линий, использование новых типов подвижного состава и скоростного режима движения поездов, объёмы погрузо-разгрузочных работ и пассажироперевозок. Приоритетными направлениями стали формирование опорной магистральной железнодорожной сети и соединительных линий, увеличение эксплуатационно-технологических и перегрузочных мощностей, обеспечивающих манёвренность и ускоренную обработку транзитного потока грузов. Ведомственные целевые программы были направлены на решение производственных задач с учётом основных направлений формирования опорной транспортной инфраструктуры.

Учитывая пространственное размещение, специализацию отраслевого производства и распределения трудовых ресурсов, кредитные, тарифные ограничения на импорт и экспорт отдельных видов продукции, новая конфигурация транспортно-коммуникационной сети Дальневосточного региона создавалась по форсированному сценарию для увеличения пропускной способности, прежде всего, военно-стратегического назначения, а затем — для интеграции центра и периферии, закрепления населения в дальневосточном территориальном пространстве.

ЛИТЕРАТУРА

1. XVI конференция ВКП(б). Стенограф. отчёт. М.: Госиздат, 1929. 336 с.
2. XVII съезд Всесоюзной коммунистической партии (б). 26 января — 10 февраля 1934 г. Стенограф. отчёт. М.: Партиздат, 1934. 716 с.
3. XVIII съезд Всесоюзной коммунистической партии (б). 10—21 марта 1939 г. Стенограф. отчёт. М.: Огиз: Госполитиздат, 1939. 737 с.
4. Восьмой Всероссийский съезд советов рабочих, крестьянских, красноармейских и казачьих депутатов. Стенограф. отчёт (22—29 декабря 1920 года). М.: Гос. изд-во, 1921. 299 с.
5. Гладков Н. К истории первого пятилетнего народнохозяйственного плана // Плановое хозяйство. 1935. № 4. С. 106—141.
6. Девятый съезд РКП(б), март — апрель 1920 г. Стенограф. отчёт. М.: Парт. изд-во, 1934. 612 с.
7. Декреты Советской власти. Т. 1. 25 окт. 1917 г. — 16 марта 1918 г. М.: Гос. изд-во полит. литературы, 1957. 626 с.
8. Декреты Советской власти. Т. 2. 17 марта — 10 июля 1918 г. М.: Гос. изд-во полит. лит-ры, 1959. 686 с.
9. Декреты Советской власти. Т. 7. 10 дек. 1919 г. — 31 марта 1920 г. М.: Политиздат, 1975. 676 с.
10. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2. 1917—1945 гг. СПб.; М., 1997. 416 с.
11. История создания и развития оборонно-промышленного комплекса России и СССР. 1900—1963: документы и материалы. Т. 3. Становление оборонно-промышленного комплекса СССР (1927—1937). Ч. 1 (1927—1932) / отв. сост. Т.В. Сорокина. М.: Терра: Книжный клуб, 2008. 912 с.
12. Итоги выполнения второго пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР. М.: Госпланиздат, 1939. 158 с.
13. Итоги выполнения первого пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР. М.; Л.: Гос. изд-во «Стандартизация и рационализация», 1933. 278 с.
14. Итоги десятилетия советской власти в цифрах. 1917—1927. М.: Центр. стат. управление СССР, 1927. 520 с.
15. Ковальчук М.А. Исторический опыт формирования транспортной отрасли Дальнего Востока России (70-е гг. XIX в. — июнь 1941 г.). Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2003. 193 с.
16. Кржижановский Г.М. Сочинения. Т. 3. Социалистическое строительство. М.; Л.: Объединённое научно-техническое изд-во, 1936. Т. 3. 499 с.
17. Материалы к перспективному плану народного хозяйства и культуры Дальне-Восточного края на пятилетие 1927—1931 гг. Хабаровск: Изд-во Далькрайплана, 1927. 201 с.
18. Медведева Л.М. Развитие транспорта и его роль в освоении Дальнего Востока СССР (20—30-е годы XX века). Владивосток: Дальнаука, 2002. 244 с.
19. Постановление ЦИК СССР от 12 ноября 1923 г. «Положение о Народном комиссариате путей сообщения СССР». URL: https://e-ecolog.ru/docs/cDnRSBLCu3__G5xecUWZa (дата обращения: 03.11.2023).
20. Сборник законов СССР и указов Президиума Верховного совета СССР. 1938—1944 гг. М.: Ведомости Верховного совета СССР, 1945. 362 с.
21. Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1931 г. М.: Б.и., б.г. 354 с.
22. Советский транспорт. 1917—1927. М.: Нар. ком. пут. сообщ., 1927. 243 с.
23. Справочник по ДВ краю на 1927 год / под ред. И.П. Ворончанина, А.Л. Шпаера. Хабаровск: Газ. «Тихоокеанская звезда», 1927. 109 с.

24. Успенский Ю.И. Железнодорожное строительство в перспективах восстановления народного хозяйства // Плановое хозяйство. 1925. № 8. С. 63—99.
25. Что сделала Советская власть ДВО за год: краткий отчёт Дальревкома за 1923—1924 гг. Хабаровск: Кн. дело, 1924. 146 с.
26. ГАПК (Гос. арх. Приморского края).
27. ГАХК (Гос. арх. Хабаровского края).
28. РГАСПИ (Рос. гос. арх. социально-политической истории).
29. РГАЭ (Рос. гос. арх. экономики).

REFERENCES

1. *XVI konferentsiya VKP(b). Stenograf. otchet* [XVI Conference of the All-Union Communist Party (b). Stenographic Report]. Moscow, Gosizdat Publ., 1929, 336 p. (In Russ.)
2. *XVII s''ezd Vsesoyuznoy kommunisticheskoy partii (b). 26 yanvarya — 10 fevralya 1934 g. Stenograf. otchet* [XVII Congress of the All-Union Communist Party (b). January 26 — February 10, 1934 Stenographic Report]. Moscow, Partizdat Publ., 1934, 716 p. (In Russ.)
3. *XVIII s"ezd Vsesoyuznoy kommunisticheskoy partii (b). 10—21 marta 1939 g. Stenograf. otchet* [XVIII Congress of the All-Union Communist Party (b). March 10—21, 1939 Stenographic Report]. Moscow, Ogiz Publ., Gospolitizdat Publ., 1939, 737 p. (In Russ.)
4. *Vos'moy Vserossiyskiy s"ezd sovetov rabochikh, krest'yanskikh, krasnoarmeyskikh i kazach'ikh deputatov. Stenograf. otchet (22—29 dekabrya 1920 goda)* [Eighth All-Russian Congress of Councils of Workers, Peasants, Red Army and Cossack Deputies. Stenographic Report (December 22—29, 1920)]. Moscow, Gos. izd-vo Publ., 1921, 299 p. (In Russ.)
5. Gladkov N. K istorii pervogo pyatiletnego narodnokhozyaystvennogo plana [On the History of the First Five-year National Economic Plan]. *Planovoe khozyaystvo*, 1935, no. 4, pp. 106—141. (In Russ.)
6. *Devyatyy s"ezd RKP(b), mart — aprel' 1920 g. Stenograf. otchet* [Ninth Congress of the RCP(b), March — April 1920. Stenographic Report]. Moscow, Part. izd-vo Publ., 1934, 612 p. (In Russ.)
7. *Dekrety Sovetskoy vlasti. T. 1. 25 okt. 1917 g. — 16 marta 1918 g.* [Decrees of the Soviet Government. Vol. 1. October 25, 1917 — March 16, 1918]. Moscow, Gos. izd-vo polit. literatury Publ., 1957, 626 p. (In Russ.)
8. *Dekrety Sovetskoy vlasti. T. 2. 17 marta — 10 iyulya 1918 g.* [Decrees of the Soviet Government. Vol. 2. March 17 — July 10, 1918]. Moscow, Gos. izd-vo polit. lit-ry Publ., 1959, 686 p. (In Russ.)
9. *Dekrety Sovetskoy vlasti. T. 7. 10 dek. 1919 g. — 31 marta 1920 g.* [Decrees of the Soviet Government. Vol. 7. Dec. 10, 1919 — March 31, 1920]. Moscow, Politizdat Publ., 1975, 676 p. (In Russ.)
10. *Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii i Sovetskogo Soyuza. T. 2. 1917—1945 gg.* [History of Railway Transport in Russia and the Soviet Union. Vol. 2. 1917—1945]. Saint Petersburg, Moscow, 1997, 416 p. (In Russ.)
11. *Istoriya sozdaniya i razvitiya oboronno-promyshlennogo kompleksa Rossii i SSSR. 1900—1963: dokumenty i materialy. T. 3. Stanovlenie oboronno-promyshlennogo kompleksa SSSR (1927—1937). Ch. 1 (1927—1932)* [History of the Creation and Development of the Military-industrial Complex of Russia and the USSR. 1900—1963: Documents and Materials. Vol. 3. Formation of the Military-industrial Complex

of the USSR (1927—1937). Part 1 (1927—1932)]. Resp. comp. T.V. Sorokina. Moscow, Terra Publ., Knizhnyy klub Publ., 2008, 912 p. (In Russ.)
12. *Itogi vypolneniya vtorogo pyatiletnego plana razvitiya narodnogo khozyaystva SSSR* [Results of the Implementation of the Second Five-year Plan for the Development of the National Economy of the USSR]. Moscow, Gosplanizdat Publ., 1939, 158 p. (In Russ.)
13. *Itogi vypolneniya pervogo pyatiletnego plana razvitiya narodnogo khozyaystva SSSR* [Results of the Implementation of the First Five-year Plan for the Development of the National Economy of the USSR]. Moscow, Leningrad, Gos. izd-vo «Standartizatsiya i ratsionalizatsiya» Publ., 1933, 278 p. (In Russ.)
14. *Itogi desyatiletiya sovetskoy vlasti v tsifrakh. 1917—1927* [Results of the Decade of Soviet Ppower in Numbers. 1917—1927]. Moscow, Tsentr. stat. upravlenie SSSR Publ., 1927, 520 p. (In Russ.)
15. Koval'chuk M.A. *Istoricheskiy opyt formirovaniya transportnoy otrasli Dal'nego Vostoka Rossii (70-e gg. XIX v. — iyun' 1941 g.)* [Historical Experience in the Formation of the Transport Industry in the Russian Far East (70s of the 19th Century — June 1941)]. Khabarovsk, Izd-vo DVGUPS Publ., 2003, 193 p. (In Russ.)
16. Krzhizhanovskiy G.M. *Sochineniya. T. 3. Sotsialisticheskoye stroitel'stvo* [Works. Vol. 3. Socialist Construction]. Moscow, Leningrad, Ob"edinennoe nauchno-tekhnicheskoe izd-vo Publ., 1936, 499 p. (In Russ.)
17. *Materialy k perspektivnomu planu narodnogo khozyaystva i kul'tury Dal'ne-Vostochnogo kraya na pyatiletiye 1927—1931 gg.* [Materials for the Long-term Plan for the National Economy and Culture of the Far Eastern Territory for the Five-year Period 1927—1931]. Khabarovsk, Izd-vo Dal'krayplana Publ., 1927, 201 p. (In Russ.)
18. Medvedeva L.M. *Razvitie transporta i ego rol' v osvoenii Dal'nego Vostoka SSSR (20—30-e gody XX veka)* [Development of Transport and its Role in the Development of the Far East of the USSR (20—30s of the 20th Century)]. Vladivostok, Dal'nauka Publ., 2002, 244 p. (In Russ.)
19. *Postanovlenie TsIK SSSR ot 12 noyabrya 1923 g. «Polozhenie o Narodnom komissariate putey soobshcheniya SSSR»* [Resolution of the Central Executive Committee of the USSR of November 12, 1923 “Regulations on the People's Commissariat of Railways of the USSR”]. Available at: https://e-ecolog.ru/docs/cDnRSBLCu3__G5xecUWZa (accessed 03.11.2023). (In Russ.)
20. *Sbornik zakonov SSSR i ukazov Prezidiuma Verkhovnogo soveta SSSR. 1938—1944 gg.* [Collection of Laws of the USSR and Decrees of the Presidium of the Supreme Soviet of the USSR. 1938—1944]. Moscow, Vedomosti Verkhovnogo soveta SSSR Publ., 1945, 362 p. (In Russ.)
21. *Sobranie zakonov i rasporyazheniy Raboche-Krest'yanskogo Pravitel'stva SSSR za 1931 g.* [Collection of Laws and Orders of the Workers' and Peasants' Government of the USSR for 1931]. Moscow, sine nomine, sine anno, 354 p. (In Russ.)
22. *Sovetskiy transport. 1917—1927* [Soviet Transport. 1917—1927]. Moscow, Nar. kom. put. soobshch. Publ., 1927, 243 p. (In Russ.)
23. *Spravochnik po DV krayu na 1927 god* [Handbook of the Far East Region for 1927]. Ed. by I.P. Voronchanin, A.L. Shpaer. Khabarovsk, Gaz. «Tikhookeanskaya zvezda» Publ., 1927, 109 p. (In Russ.)
24. Uspenskiy Yu.I. Zheleznodorozhnoe stroitel'stvo v perspektivakh vosstanovleniya narodnogo khozyaystva [Railway Construction in the Prospects of Restoring the National Economy]. *Planovoe khozyaystvo*, 1925, no. 8, pp. 63—99. (In Russ.)
25. *Chto sdelala Sovetskaya vlast' DVO za god: kratkiy otchet Dal'revkoma za 1923—1924 gg.* [What Did the Soviet Government of the Far Eastern Military District Do in a Year: a Brief Report of the Dalrevkom for 1923—1924]. Khabarovsk, Kn. delo Publ., 1924, 146 p. (In Russ.)