

Г.А. Ткачева*

**СУХОПУТНЫЕ ПУТИ СООБЩЕНИЯ
В СТРАТЕГИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ
ВОСТОЧНЫХ РУБЕЖЕЙ СССР 1922–1945 ГОДОВ****doi:10.31518/2618-9100-2025-2-6
УДК 947.084.085.51:332.1(571.6)*Выходные данные для цитирования:**Ткачева Г.А. Сухопутные пути сообщения в стратегии обеспечения безопасности восточных рубежей СССР 1922–1945 годов // Исторический курьер. 2025. № 2 (40). С. 78–94. URL: <http://istkurier.ru/data/2025/ISTKURIER-2025-2-06.pdf>*

G.A. Tkacheva*

**LAND COMMUNICATION ROUTES
IN THE STRATEGY FOR ENSURING SECURITY
OF THE EASTERN BORDERS OF THE USSR IN 1922–1945**

doi:10.31518/2618-9100-2025-2-6

*How to cite:**Tkacheva G.A. Land Communication Routes in the Strategy for Ensuring Security of the Eastern Borders of the USSR in 1922–1945 // Historical Courier, 2025, No. 2 (40), pp. 78–94. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2025/ISTKURIER-2025-2-06.pdf>]*

Abstract. Using a new source base, the article presents the main directions of transformation of the road infrastructure of the Far East region in the spatial and communication system of the USSR in 1920–1945. It is revealed that it was transformed using militarized methods of the administrative-command model of interaction between central structures and subordinate organizations and enterprises of the industry. The presented statistical data on the operational length of land communication routes and their type characteristics made it possible to determine that the new configuration was created according to a forced scenario to increase the capacity of military-strategic roads, integrating the region into the territorial and economic space of the country. The formation of the logistics structure of land communication routes was considered as one of the areas of external and internal strategy for ensuring the country's defense capability, which unloaded the railways from inefficient transportation requiring numerous reloads, but did not solve the problem of industry interaction. Departmental disunity led to the dispersion of resources and, in conditions of over-watered soil and sharp temperature changes with a shortage of building materials and labor, to impassable roads.

Keywords: Far East, modernization, transformation, transport and communications network, land communication routes, the Great Patriotic War.

The article has been received by the editor on 18.01.2025. Full text of the article in Russian and references in English are available below.

Аннотация. В статье с использованием новой источниковой базы представлены основные направления трансформации автодорожной инфраструктуры Дальневосточного региона в пространственно-коммуникационной системе СССР 1920–1945-х гг.

* Галина Анатольевна Ткачева, доктор исторических наук, Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока Дальневосточного отделения Российской академии наук, Владивосток, Россия, e-mail: tkacheva.ga@bk.mail.ru

Galina Anatolievna Tkacheva, Doctor of Historical Sciences, Institute of History, Archaeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences, Vladivostok, Russia, e-mail: tkacheva.ga@bk.mail.ru

** В статье использованы фотографии дорожных работ в окрестностях Хабаровска из фондов Хабаровского краевого музея им. Н.И. Гродекова (публикуются впервые).

The article uses photographs of road works in the vicinity of Khabarovsk from the funds of the Khabarovsk Regional Museum named after N.I. Grodekov (published for the first time).

Выявлено, что она преобразовывалась с использованием милитаризованных методов административно-командной модели взаимодействия центральных структур с подведомственными организациями и предприятиями отрасли. Представленные статистические данные эксплуатационной протяженности сухопутных путей сообщения и их видовая характеристика позволили определить, что новая конфигурация создавалась по форсированному сценарию для увеличения пропускной способности дорог военно-стратегического назначения, интеграции региона в территориально-экономическое пространство страны. Формирование логистической структуры сухопутных путей сообщения рассматривалось как одно из направлений внешней и внутренней стратегии обеспечения обороноспособности страны, которые разгружали железнодорожные магистрали от неэффективных перевозок, требующих многочисленных перегрузок, но не решали проблему отраслевого взаимодействия. Ведомственная разобщенность приводила к распылению средств, а в условиях переувлажнения почвы и резких перепадов температур при недостатке строительных материалов, рабочей силы – к бездорожью.

Ключевые слова: Дальний Восток, модернизация, трансформация, транспортно-коммуникационная сеть, сухопутные пути сообщения, Великая Отечественная война.

Статья поступила в редакцию 18.01.2025 г.

Введение. В отечественной историографии сложилась традиция в изучении трансформации советского общества, что нашло отражение в массиве исторических и тематических работ общесоюзной (общероссийской) и региональной научно-исследовательской мысли, которые условно подразделяются на работы с основными концептуальными подходами в оценке исторических событий, анализом конкретных проблем и специфических условий Дальнего Востока СССР.

Сравнительный анализ опубликованной литературы показывает, что с учетом состояния источниковой базы и организации научного процесса в отечественной историографии проблемы формирования и использования сухопутных путей сообщения в стратегии обеспечения безопасности восточных рубежей СССР 1922–1945 гг. практически не исследованы. В отечественной военной историографии внимание акцентировалось на управлении, снабжении армии и флота оружием и военной техникой, совершенствовании военного искусства. В контексте становления оборонно-промышленного комплекса СССР исследователями изучались коммуникационные возможности восточных районов страны, которые показывают, что в условиях военного времени задачи функционирования военно-оборонных предприятий и стратегического развертывания дальневосточной группировки войск решались путем взаимодействия всех звеньев транспортной системы общесоюзного и регионального значения¹.



Рис. 1. Дорожные работы в окрестностях Хабаровска. 1926 г.

В контексте становления оборонно-промышленного комплекса СССР исследователями изучались коммуникационные возможности восточных районов страны, которые показывают, что в условиях военного времени задачи функционирования военно-оборонных предприятий и стратегического развертывания дальневосточной группировки войск решались путем взаимодействия всех звеньев транспортной системы общесоюзного и регионального значения¹.

¹ Зайцев Ю.М. Инженерно-строительные органы Тихоокеанского флота в 1932–1945 гг. Владивосток, 2007; Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока России (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Хабаровск, 1997; Лаврентьев А.В. Развитие транспорта на Дальнем Востоке России (середина 1980-х годов – начало XXI века). Владивосток, 2014; Медведева Л.М. Транспорт Дальнего Востока СССР в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). Владивосток, 2005; Сметанко В.Г., Ковальчук М.А., Цехмистер Н.Ф. Автомо-

Исходя из степени изученности проблемы, в статье анализируется процесс модернизации автодорожной инфраструктуры Дальневосточного региона как одного из направлений обеспечения обороноспособности страны в пространственно-коммуникационной системе СССР 1920–1945-х гг. Территориальные рамки исследования определяются в рамках Дальневосточной области (с 25 июля 1923 г.), которая 4 января 1926 г. преобразована в Дальневосточный край с девятью округами (Читинский, Сретенский, Зейский, Амурский, Хабаровский, Николаевский-на-Амуре, Владивостокский, Камчатский, Сахалинский). В дальнейшем территории Читинского, Сретенского, Зейского административных образований вошли в состав Восточно-Сибирского края, Чукотского, Корякского и Охотско-Эвенкийского – Камчатской области, северо-восток СССР передали под управление Государственного треста по промышленному и дорожному строительству (Дальстрой). С 20 октября 1938 г. Дальневосточный регион объединял Приморский край (центр Владивосток) – Приморская и Уссурийская области (ликвидированы соответственно в 1939 и 1943 гг.), Хабаровский (центр Хабаровск) – Хабаровская (ликвидирована в 1939 г.), Амурская, Нижне-Амурская, Еврейская автономная, Камчатская и Сахалинская области, Чукотский и Корякский национальные округа, районы Колымы².



Рис. 2. Дорожные работы в окрестностях Хабаровска. 1926 г.

Источниковую базу исследования составил комплекс первичных документов и материалов, выявленных в 15 фондах пяти государственных архивохранилищ и опубликованных сборниках документов. Стенограммы и протоколы совещаний, конференций, решения бюро краевых, областных, городских комитетов партии, служебная переписка, справки, докладные записки партийных организаций (Ф. 17, РГАСПИ; Ф. П-2, Ф. П-35, ГАХК; Ф. П-68, П-85) позволили определить реализацию мобилизационных задач по широкому спектру вопросов, использование статистических обзоров, обследований, переписей (Ф. 4372, Ф. 1562, РГАЭ; Ф. 353, ГАХК) – выявить региональные особенности функционирования транспортной системы. Информационно-аналитические материалы комиссий, рассредоточенные по различным фондам, детализируют процессы, происходившие на Дальнем Востоке СССР, значение принятых решений и их выполнение в рамках формирования инфраструктуры сухопутных путей сообщения (А-374, ГАРФ; Ф. П-84, ГАПК; Ф. П-331, Ф. 706, ГАХК).

Источники чаще всего распылены внутри фондов и редко составляют целостные комплексы, изобилуют не соотносимой по времени и параметрам документацией, что затрудняет составление динамических рядов и их анализ. Основные направления модернизации Дальневосточного региона определялись нормативно-законодательными актами и программными мобилизационными решениями государственно-партийных структур, имели единые стандарты, но различались по форме и содержанию. Предложенный подход в изучении проблем обеспечения безопасности восточных рубежей СССР уточняет тематику исследований социально-экономических и военных проблем в период модернизационных преобразований 1922–1945 гг.

Геополитические императивы и реализация советских внешнеполитических целей в Азиатско-Тихоокеанском регионе, руководящие установки на повышение боеспособности

бильные дороги Дальнего Востока России (1917–1960 гг.). Хабаровск, 2008.

² Государственный архив Хабаровского края (ГАХК). Ф. 1228. Оп. 1. Д. 68. Л. 64–69; Ф. 137. Оп. 23. Д. 50. Л. 51; Д. 73. Л. 2; Ф. П-2. Д. 768. Л. 401, 402.

Красной армии и Военно-Морского флота обусловили модернизацию военно-производственной структуры Дальнего Востока СССР. Транспортно-коммуникационная сеть преобразовывалась в рамках взаимодействия центральных структур с подведомственными организациями и предприятиями, используя милитаризацию отрасли как элемент транспортной системы для повышения обороноспособности страны.

Нормативно-законодательная база расширила применение внеэкономических методов функционально-отраслевых принципов властных полномочий административно-командной системы управления. В 1919 г. автомобильный и гужевой транспорт из ведения различных структур передали в транспортно-материальный отдел ВСНХ советской республики, в июле 1921 г. – в Центральное управление местного транспорта (ЦУМТ), которое в 1928 г. реорганизовали в Центральное управление шоссейных, грунтовых дорог и автомобильного транспорта (Цудортранс) и передали под управление в Наркомат путей сообщения, а 6 марта 1931 г. – в СНК СССР³.

Разграничение сферы ответственности между ведомствами привело к очередной реорганизации: 28 октября 1935 г. Центральное управление шоссейных и грунтовых дорог переподчинили Наркомату внутренних дел, в составе которого в 1936 г. образовали Главное управление шоссейных дорог (Гушосдор). Для руководства строительством и эксплуатацией дорог республиканского и местного значения 22 апреля 1938 г. создали в союзных республиках Главные управления дорог (Главдорупр), а 29 мая 1939 г. – наркоматы автомобильного транспорта⁴.



Рис. 3. Дорожные работы в окрестностях Хабаровска. 1926 г.

В 1922–1945 гг. Дальневосточный регион определяется как локализованная административно-территориальная структура социально-экономического пространства СССР со специфическими геополитическими условиями формирования и функционирования. Вертикальная и горизонтальная системы управления автогужевого транспорта были децентрализованы между территориальными органами власти и ведомственными структурами: строительство и обслуживание дорог союзного, оборонного значения находилось в ведении Главного управления шоссейных дорог НКВД СССР, другие в зависимости от категории – дорожных отделов при республиканских, краевых, областных советах депутатов трудящихся.

Мобилизационные преобразования автотранспортной инфраструктуры в 1920–1930 гг. Концептуальное обоснование советской институциональной составляющей формировалось в рамках теоретического осмысления и практической реализации идей строительства социалистического общества. Пространственная структура трансформации советского общества предусматривала выравнивание условий развития территорий с учетом политических и военно-стратегических факторов, требовала модернизации безрельсового транспорта, но в пятилетних планах обозначалось развитие его инфраструктуры лишь по военно-стратегическим направлениям оборонного значения. Плановые задания на ближайшую и отдаленную перспективу предусматривали восстановление и модернизацию автогужевого транспорта с учетом грузовых и пассажирских сообщений, увеличение сети дорог с улучшенным покрытием проезжей части и стандартным типом искусственных

³ Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1931 г. № 1-8, 10-22. М., б.г. С. 455–456.

⁴ Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства Союза Советских Социалистических Республик за 1936 г. М., 1946. С. 121.

сооружений за счет механизации дорожных работ, использования научных разработок по добыче, обработке материалов в различных районах СССР. На республиканском и местном уровнях создание постоянного коммуникационного сообщения должно было осуществляться путем организации работ с максимальным привлечением средств и трудовых ресурсов местных органов власти, предприятий и организаций.

Для выполнения обширных планов требовалось не только финансирование, но и коллективы строителей, укомплектованные специалистами и обеспеченные техникой и материальными ресурсами. В отчетной документации неизменно констатировались трудности в определении стоимости работ на текущий и капитальный ремонт, проектно-сметные изыскания и строительство новой



Рис. 4. Выравнивание вспаханного полотна улицы. Работают два трактора «Тайлор» и «Фордзон» с грейдерами. Хабаровск, 1926

инфраструктуры при отсутствии достоверных данных ведомственности принадлежности по типам и значимости сухопутного сообщения по административно-территориальным образованиям СССР.

В конце 1920 г. протяженность автогужевых дорог Советской России определялась в 3 млн км (1 450 тыс. км в ведении дорожных структур), из них требовали капитального ремонта 60 % дорог государственного значения, 85 % – местного. В восстановительный

период обустройство новых трасс практически не осуществлялось: к 1928 г. протяженность дорог государственного и местного значения увеличилась до 1 452,1 тыс. км, в том числе с усовершенствованным покрытием – с 25 до 32 тыс. км⁵.

За 1928–1932 гг. всеми ведомствами СССР в эксплуатацию введено 102 тыс. км дорог, из них 86,8 % – грунтовых профилированных улучшенного типа, 12,6 % – с каменным мощением и 0,6 % – с асфальто- и цементно-бетонным покрытием. Основной объем работ выполняли работники Цудортранса, построив в 1928–1932 гг. 79,1 тыс. км автогужевых дорог (66,5 тыс. грунтовых, 12 тыс. мощеных, 562 км асфальто-цементно-бетонных), за 1933–1934 гг. – 113,6 тыс. км (87 % грунтовых дорог)⁶.

Государственные мобилизационные программы определяли стратегию модернизации социально-производственной структуры советского общества и принципы ускоренной трансформации транспортной системы. Проблема транспортного сообщения между центральными и отдаленными районами Дальневосточного края решалась строительством путей сообщения малой проходимости. Законодательством определялось обязательное включение в расходную часть местных бюджетов статьи на содержание местных дорог, все необходимые материалы для этого выделялись на льготных условиях. В 1923/1924–1925/1926 гг. на ремонт автогужевых дорог союзного значения централизованно было отпущено по текущему курсу 2,5 млн руб., что составило не более 15–16 % необходимых сумм для выполнения производственной программы, по местному бюджету – 431,9 тыс. руб., или 1,5 % краевого бюджета. В 1928–1936 гг. на строительство и содержание транспортной инфраструктуры местного значения было использовано около 29 млн руб., составляя 1,8 % расходов⁷.

В 1926/1927 г. на территории Дальневосточного края имелось 41,8 тыс. км путей, включая 13 км шоссе и 25,7 тыс. км грунтовых дорог, 8,6 тыс. км троп (все на Камчатке и Сахалине), 7,4 тыс. км зимников. В ведении Далькрайисполкома значилось около 4,4 тыс.

⁵ Советский транспорт. 1917–1927. М., 1927. С. 214, 219; Транспорт и связь СССР: стат. сб. М., 1957. С. 195.

⁶ Транспорт и связь СССР в цифрах М., 1936. С. 56 (подсчит. авт.).

⁷ ГАХК. П-2. Оп. 1. Д. 1351. Л. 290; Денисов Н. К вопросу восстановления и постройки гужевых дорог Дальневосточного края // Производительные силы Дальнего Востока. Вып. 7: Транспорт и строительство. Хабаровск; Владивосток, 1927. С. 12 (подсчит. авт.).

км (23 маршрута) союзного и 24,2 тыс. км местного значения. Несмотря на необходимость строительства новых транспортных артерий, в первом пятилетии предполагалось в рамках восстановления, переустройства дорог и искусственных сооружений выполнить 70 % объема работ по дорогам специального, 46 % – краевого, 27 % – окружного и только 12 % районного и сельского назначения. Предполагалось использовать на эти цели 11 млн руб., которые на 38 % покрывались из республиканского дорожного и на 7 % – специального фонда, на 36 % – из местного бюджета и на 19 % – использованием труда населения⁸.

С целью обеспечения грузопотока по транспортным магистралям осуществлялись геологические исследования районов по всем направлениям военно-стратегического предназначения. К 1932 г. 72,9 % дорог региона составляли грунтовые естественные, 13,1 % – профильные, 10,7 % – улучшенные, 3 % – щебеночные и 0,3 % – гудроновые, но на 10 тыс. кв. км приходилось не более 1,6 км, грузооборот составлял 14,9 млн т⁹.

За 1932–1937 гг. силами населения в Хабаровском крае было построено 17 951 м мостов, 1 277 км профилированных, 177 км улучшенных гравийных грунтовых дорог, главным образом в обжитых экономических районах Амурской, Хабаровской, Еврейской автономных областей. В начале 1938 г. край располагал 12 435 км дорог местного значения, из них 193 км – гравийных и улучшенных, 2 337 км – профилированных, а остальные – естественный накат и проселочная тропа¹⁰.

Следует отметить, что состояние безрельсового транспорта на Дальнем Востоке вызывало особую озабоченность у военных структур. Недостаток коммуникационной системы приводил к разногласиям не только между силовыми структурами, но гражданскими ведомствами. Приказы управления НКВД по Дальневосточному краю о необходимости согласования передвижения войсковых соединений и техники по авто- и гужевым дорогам региона нарушали ритмичность грузовых перевозок, ущемляя интересы всех наркоматов и населения. Так, в докладной записке ОКДВА В.К. Блюхер в апреле 1937 г. информировал партийно-политическое руководство края о запрещении начальником УНКВД по ДВК Т.Д. Дерибасом свободного движения автомобильного и гужевого транспорта, в результате чего на дорогах края наблюдалось скопление военных машин с грузом, констатируя, что «...дороги, помимо общего и общеизвестного их значения для края, являются еще дорогами стратегическими и оборонными, строительство их проводится по требованиям командования ОКДВА и по оборонным кредитам, <...> а что же за стратегические и оборонные дороги мы строим в крае, если они от снега и весенней распутицы приходят в быстрое расстройство?»¹¹.

Качество дорог объяснялось не только недостатком материально-технических средств и трудовых ресурсов, но и использованием труда заключенных. Начальник управления Дальлага информировал 9 июня 1937 г. начальника НКВД по ДВК, что «...дорожные работы, раскинутые на несколько тысяч километров, исключают всякую возможность усиленной охраны, ведутся в приграничной зоне и поэтому требуют лучшего подбора людей. <...> Судя же по данным “Дальлага”, такой отбор не осуществлен»¹².

К началу 1938 г. протяженность грунтовых дорог в Дальневосточном крае составляла около 20 тыс. км, из них с твердым покрытием и профилированные – лишь 4 тыс. км, остальные – естественные, накатные. Для решения проблем коммуникационного сообщения предусматривалось строительство 9,9 тыс. км путей сообщения, включая 1,1 тыс. км улучшенных и 2,2 тыс. профилированных грунтовых дорог, 9,4 пог. м мостов и труб параллельно линии дальневосточной магистрали Владивосток – Хабаровск, участок Хабаровск – Ксень-

⁸ Перспективы развития народного хозяйства и культурно-социального строительства ДВК на пятилетие 1928–1929–1932–1933 гг. Хабаровск, 1929. С. 151, 152 (подсчит. авт.); ГАХК. Ф. 353. Оп. 6. Д. 58. Л. 48; ДВК в цифрах: статистический справочник на 1932 г. Хабаровск, 1932. С. 80; Материалы к плану развития народного хозяйства и культурного строительства ДВК во второй пятилетке (1933–1937 гг.). Хабаровск, 1932. С. 148 (подсчит. авт.).

⁹ ГАХК. Ф. 353. Оп. 6. Д. 58. Л. 48; Оп. 1. Д. 197. Л. 3 (подсчит. авт.).

¹⁰ Там же. Оп. 4. Д. 25. Л. 28.

¹¹ Там же. П-2. Оп. 1. Д. 1299. Л. 130–136.

¹² Там же. Л. 341–344.

евская по направлению от Благовещенска на Экимчан и Керби до Николаевска-на-Амуре. Северные угле- и золотоносные районы должны связать Колымский тракт по направлению Экимчан – Нелькан, Буреинский – Завитая – В. Буря – Усть-Ниман, Магдагачи – Толбузино. Ускоренное строительство Байкало-Амурской магистрали обуславливало реконструкцию дороги Чурелево – Тында – Зея – Дамбуки протяженностью 350 км¹³.

Однако поставленную задачу было невозможно решить при хроническом дефиците кадров только за счет трудоустройства дальневосточников без создания материально-технической структуры. В целях дальнейшей централизации руководства строительством и обслуживанием дорог союзного значения с 1 января 1939 г. было образовано Дальневосточное управление шоссейных дорог НКВД СССР. Начальником Хабаровского Ушосдора был назначен Петр Никитович Морев, главным инженером – Георгий Дмитриевич Ярошенко. Приморское отделение возглавил Иван Васильевич Окоемов, должность главного инженера получил Александр Павлович Кондратьев. Дорожно-эксплуатационные участки дислоцировались в г. Свободном, Благовещенске, Хабаровске, Спасске, Ворошилове (ныне Уссурийск), Имане, а также в поселке Вяземском, селах Черниговка, Семеновка, Вознесенка¹⁴.

На 1 января 1940 г. осуществляли новое дорожное строительство в Хабаровском крае пять отрядов и четыре строительно-монтажных звена треста НКВД численностью 6,1 тыс. чел. (78,3 % плана), ремонтировали 1 012 чел. (69,6 %), 14 эксплуатационных участков УШОСДОРа НКВД, имевших 98 автомашин, 4 бензовоза, 52 трактора, 21 мотокаток, 18 паровых катков, 21 грейдер, 8 кирковщиков, 4 камнедробилки, 29 лопат Беккер» и 23 лопаты «Киллифер». Край располагал 16 408 км дорог, в том числе 1 270 км госдорог в ведении управления Ушосдора НКВД (12 км асфальтобетонные, 7 км мостовые, 664 км гравийные, 398 км грунтово-улучшенные и 189 км грунтово-естественные) и 15 138 км дорог местного значения (79 км гравийные, 193 км улучшенные, 2 729 км грунтово-профилированные, 7 492 км грунтово-естественные, 4 128 км троп, 516 км зимних дорог по льду)¹⁵.

В Приморском крае строительство инфраструктуры автогужевого транспорта осуществлялось по юго-восточному и северному направлениям, связывая сельскохозяйственные районы, предприятия угольной, лесной, рыбной промышленности, военно-морские базы Тихоокеанского флота с Приморской железной дорогой. Реконструировались дороги Хабаровск – Владивосток, Барабаш – Хунчун, Завитая – Поярково, Ворошилов – Николо-Львовск, Гродеково, Турий Рог, Михайловка – Анучино, Бочкарево – разъезд Березовский, Кизи – Де-Кастри, Галёнки – Покровка – Полтавка, Раздольное – Барабаш. Дополнительные ассигнования выделялись на завершение строительства дорог Угольная – Сучан – Николаевка, Яковлевка – Анучино – Варваровка, Манзовка – Комиссаровский, Шкотово – залив Америка. Одновременно проводились работы по строительству дорог Варфоломеевка – Кокшаровка, Надеждинская – Тавричанка, Шмаковка – Успенка, Михайловка – Воздвиженка, Авдеевка – Уссурка, Пантейлемоновка – Прохасено, являющиеся связующим звеном с трассами союзного значения и тылом Дальневосточного фронта. К 1941 г. по всем направлениям в крае насчитывалось 273,5 км отличных дорог (16,1 %), 1 226,3 км – хороших (71,9 %), 196 км – в удовлетворительном состоянии (11,6 %)¹⁶.

Эксплуатационные характеристики региональной сети не соответствовали нормативным требованиям, неблагоприятные природно-климатические условия и развертывание вооруженных формирований сокращали сроки службы дорожного покрытия. Закрепленные за дорожно-эксплуатационными участками, организациями, населенными пунктами дороги поддерживались в технически исправном состоянии в зависимости от ведомственной

¹³ ГАХК. Ф. 353. Оп. 4. Д. 27. Л. 27–28; Оп. 5. Д. 7. Л. 62, 63.

¹⁴ Лаврентьев А.В. Развитие транспорта на Дальнем Востоке России... С. 83, 84.

¹⁵ ГАХК. Ф. П-2. Оп. 1. Д. 1273. Л. 131, 132, 136, 154, (подсчит. авт.).

¹⁶ Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 17. Оп. 1. Д. 20. Л. 64–65; Государственный архив Приморского края (ГАПК). Ф. П-68. Оп. 1. Д. 645. Л. 83; Оп. 4. Д. 116. Л. 18.

В докладных записках на имя секретарей Приморского и Хабаровского крайкомов ВКП(б) отмечалось, что в Дальневосточном регионе не введено в эксплуатацию строящихся с 1932 г. по заниженным проектным заданиям 3 тыс. км автогужевых дорог. Большинство покрытий дорог из местных строительных материалов союзного и военно-стратегического значения составляли не более 12–14 см (необходимо 18 см) без водоотвода со сроком службы всего два года, построенные мосты и искусственные сооружения не выдерживали нагрузку, требовали замены или капитального ремонта. Принятая в эксплуатацию в 1938 г. шоссейная дорога Хабаровск – Владивосток протяженностью 278 км построена с многочисленными техническими нарушениями, гравийно-щебеночное покрытие дороги Биробиджан – поселок Новенькое (149 км) отсыпано не полностью, а эксплуатация пути Благовещенск – Свободный – Нарский (367 км) при определенных условиях вообще неосуществима¹⁷.

В распоряжении Народного комиссариата путей сообщения СССР от 19 октября 1940 г. отмечалось, что неудовлетворительная разгрузка товарных станций от прибывающих по железным дорогам грузов вызвана недостаточностью автогужевых средств у потребителей и неэффективным их использованием. Так, машины управления автотранспорта по Хабаровскому краю простояли за год не менее 55,7 тыс. машино-дней, из них 40,4 % – в ожидании ремонта, 26,3 % – из-за отсутствия бензина (получено не более 30 % потребности), 28,5 % – резины (22 % потребности), 1 % – шоферов, 3,8 % – прочие. Недостаток горюче-смазочных средств обеспечивался за счет потребителей, в большинстве от строительных и торговых организаций, и план грузоперевозок выполнен приблизительно на 47–48 %¹⁸.

Контроль над следованием машин по трактам и загородным линиям в прямом и обратном направлениях осуществляли не только заинтересованные структуры, но и органы милиции. Для повышения рентабельности работы ведомственного автотранспорта, в соответствии с постановлением Экономического совета СССР от 8 февраля 1940 г. за № 212 и СНК РСФСР № 134 от 14 марта 1941 г., на автотранспортных пунктах в Хабаровске, Благовещенске, Комсомольске и Куйбишевке-Восточной осуществлялась загрузка попутным грузом автомашин всех наркоматов (исключая военных ведомств и внутренних дел), следующих порожняком от железнодорожных станций и пристаней по трассам¹⁹.

К большому сожалению, определить формирование инфраструктуры безрельсового транспорта в 1920–1930-х гг. по территориям СССР не удалось. Архивные данные в единых административных границах свидетельствуют, что к началу 1941 г. по отношению к 1928 г. эксплуатационная длина дорог с твердым покрытием увеличилась более чем в 4,4 раза, автомобильный парк – в 43,6 раза, количество грузовых машин – в 79 раз, перевозка грузов – в 33 раза (табл. 1).

Таблица 1

Основные показатели работы автотранспорта
в условиях ускоренной модернизации СССР, 1928–1940 гг.

Показатель	1913	1928	1932	1937	1940
Эксплуатационная длина дорог с твердым покрытием, тыс. км	24,3	32,0	44,5	83,9	143,4
Автомобильный парк, тыс. шт., в том числе	8,8	18,7	73,0	431,8	815,4
Автомобили грузовые, тыс. шт.	2,6	8,3	51,0	348,1	655,7
Перевезено грузов, тыс. т	10,0	20,0	100,0	569,1	658,6

Составлено по: РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 41. Д. 65. Л. 70, 71, 76, 77.

¹⁷ ГАХК. Ф. П-2. Оп. 1. Д. 477. Л. 381; Ф. 353. Оп. 4. Д. 54. Л. 108; ГАПК. Ф. П-68. Оп. 34. Л. 8, 16.

¹⁸ ГАХК. Ф. 353. Оп. 4. Д. 51. Л. 4 об.; Д. 52. Л. 17, 18.

¹⁹ Там же. Оп. 1. Д. 524. Л. 1, 11, 37, 37 об., 40, 66, 67.

К началу 1941 г. в СССР имелось 1 531,2 тыс. автогужевых дорог, в том числе союзного значения – 57,8 тыс. км, из них 75,7 % – с твердым покрытием, республиканского – 94,3 тыс. км (29,7 %) и местного – 1 379,1 тыс. (5,2 %). По отношению к 1920 г. протяженность дорог увеличилась незначительно (на 5,6 %), но изменилась качественно: 9 % дорог имели твердое покрытие против 1,7 % в 1920 г., по-прежнему преобладали грунтовые естественные дороги, составляя не менее 58 %. За 1920–1940 г. объем перевозок возрос почти в 86 раз, автомобильный транспорт перевез 4 491,5 млн т грузов²⁰.

Реконструкция дорожного сообщения на Дальнем Востоке СССР определялась военно-стратегическими задачами обеспечения национальной безопасности с использованием возможностей военно-промышленных, транспортных, военизированных строительных структур и управлений НКВД, трудовых ресурсов Дальневосточного региона. В 1928–1936 гг. в автодорожную сеть региона ежегодно расходовалось из местного бюджета не более 1,1–1,6 % средств, из них на капитальное строительство направлялось 40–50 % финансирования. К 1937 г. количество автомобилей во всех отраслях региона увеличилось со 110 до 8 313 ед., из них грузовых – с 74 до 6 706 ед., численность работников (включая совместителей) – до 19 тыс. чел.²¹

Очаговый характер освоения природных ресурсов Дальневосточного региона с использованием ресурсов промышленно развитых районов страны определили основные стратегические направления модернизации транспортной системы. Созданная автодорожная инфраструктура проходила в основном по обжитым районам и не обеспечивала выход на основные транспортные коридоры СССР, устойчивую коммуникационную связь с железнодорожными узлами, морскими, речными портами.



Рис. 5. А. Гай на строительстве автодороги Хабаровск – Биробиджан. Июнь 1941 г.

Сухопутная транспортно-коммуникационная сеть Дальневосточного региона в годы Великой Отечественной войны. Военно-стратегическое предназначение путей сообщения являлось той доминантой, которая определила модернизацию дальневосточного автогужевого транспорта в 1941–1945 гг. Протяженность дорог с твердым покрытием увеличилась, их нередко дублировали железнодорожные пути сообщения, и зачастую являлись самостоятельным средством коммуникации, что обуславливалось особенностями решения военно-стратегических задач обороны дальневосточных рубежей. Все они были закреплены за дорожно-эксплуатационными участками, организациями, населенными пунктами и поддерживались в технически исправном состоянии в зависимости от ведомственной принадлежности (табл. 2).

При активном участии населения и частей Дальневосточного фронта строились транспортные артерии малой проходимости, крайне необходимые в условиях ограниченных коммуникационных связей Дальневосточного региона. Только за первые два с половиной года войны в Хабаровском крае было построено 542 км гравийно-грунтовых магистралей и отремонтировано 1 604 км автогужевых дорог. Краевой центр с Еврейской автономной и Амурской областями связала возведенная автогужевая дорога Хабаровск – Райчихинск (417 км). При минимальной механизации было произведено 2 756 кубометров земляных работ, построено 3 050 погонных метров деревянных искусственных сооружений, вывезено 176 тыс. кубометров каменных и гравийных материалов. Улучшены грунтовые дороги

²⁰ Транспорт и связь СССР: стат сб. М., 1957. С. 155, 195–197 (подсчит. авт.).

²¹ ГАХК. Ф. П-2. Оп. 1. Д. 1351. Л. 54, 68, 91–94, 290 (подсчит. авт.).

Куйбышевка – Арга (45 км) и Ромны – Поздеевка (36 км)²². Если в 1940 г. капитальному ремонту подверглось 2 069 погонных метров мостов и 1 338 труб, то за 1943 г. – соответственно 1 328 и 60²³.

Таблица 2

Протяженность автогужевых дорог Хабаровского и Приморского краев в 1941–1945 гг. (км)

Год	Хабаровский край		Приморский край	
	Автогужевые (без Амурской обл.)	Автогужевые с твердым покрытием	Автогужевые	Автогужевые с твердым покрытием
1941	8 399,0	846,2	8 400,0	1 900,0
1942	8 399,0	902,8	8 400,0	1 700,0
1943	8 399,0	995,5	7 900,0	1 400,0
1944	8 399,0	1 016,6	8 100,0	1 700,0
1945	8 402,8	1 056,5	9 200,0	2 000,0

Составлено по: ГАХК. Ф. 719. Оп. 31. Д. 20. Л. 3, 12; Приморское краевое управление статистики. Текущий архив. Д. 1. Л. 9.

Хабаровский краевой дорожный отдел ввел в 1945 г. в эксплуатацию 198 км и капитально отремонтировал 80,4 км улучшенных и профилированных дорог местного значения, построил 1 449 пог. м и отремонтировал 1 388 пог. м мостов и труб при трудозатратах населения 219 тыс. человеко-дней, 34,8 тыс. коне-дней и при участии воинских частей 9 410 автомобиле-дней. Следует отметить, что данные объемы работ были выполнены при значительном сокращении грузовых машин, тракторов, грейдеров, механических лопат (табл. 3).

Таблица 3

Основные показатели деятельности Хабаровского краевого дорожного отдела

Показатели, наличие		Год		
		1940	1945	1946
Подразделений, ед.	дорожных участков	–	3	3
	машинодорожных станций	6	2	2
Дорожных машин и механизмов, ед.	автомашин грузовых	78	44	28
	тракторов гусеничных	48	34	27
	тракторов колесных	48	29	27
	грейдеров	26	21	18
	мотокатков	9	5	5
	лопат механических	120	66	72
Протяженность местных дорог, км	всего, в том числе	16 244,5	16 244,5	16 244,5
	гравийных	16	16	16
	грунтово-улучшенных	403,5	938,5	975,5
	грунтово-профилированных	2544	2 592,4	2 597,4
	естественных	13 280,9	12 697,6	12 655,6

²² ГАХК Ф. П-35. Оп. 1. Д. 1457. Л. 41, 42.

²³ Там же. Ф. 353. Оп. 4. Д. 54. Л. 108.

Окончание табл. 3

Показатели, наличие		Год		
		1940	1945	1946
Строительство местных дорог, км	всего, в том числе	293	198	78
	гравийных	–	–	–
	грунтово-улучшенных	131	96	37
	грунтово-профилированных	162	102	41
	естественных	–	–	–
Капитальный ремонт местных дорог, км	всего, грунтово-улучшенных	53	80,4	96
Строительство сооружений, пог. м	мостов, труб	3 534	1 449,0	1 118
Капитальный ремонт сооружений, пог. м	мостов, труб	3 310,0	1 388,0	1 850
Финансирование, тыс. руб.	капитальных затрат, тыс. руб.	13 210,0	5 825,1	4 612,0
	трудового участия	7 135	5 431,5	2 776,0
	из местного бюджета	6 075,0	393,6	607,0
	прочих средств	–	–	1 229,0
Трудовое участие населения	человеко-дней, тыс.	290,3	219,2	112,0
	коне-дней, тыс.	108,2	34,8	47,0
	автомобиле-дней (включая воинские части), дней	10 750	9 410	1 200

Составлено по: ГАХК. Ф. 353. Оп. 9. Д. 108. Л. 78, 79.

Во всех отчетах подчеркивалось высокое качество произведенных работ, но в реальности все было гораздо сложнее. В докладных записках начальников управления НКВД по Хабаровскому и Приморскому краям отмечается, что сухопутные дороги не отвечают требованиям укрепления дальневосточных рубежей СССР. Так, гравийно-щебеночное покрытие дороги Биробиджан – поселок Новенькое 149 км низкое и постоянно подвергается разрушению, а дорога Благовещенск – Свободный, Свободный – Нарский протяженностью 367 км на отдельных местах непроходима, искусственные сооружения трассы Хабаровск – Владивосток требуют замены и капитального ремонта²⁴.

В конце 1941 г. по всем направлениям в Приморском крае насчитывалось 273,5 км отличных дорог (16,1 %), 1226,3 км – хороших (71,9 %), 196,0 км – в удовлетворительном состоянии (11,6 %), 7 км – в неудовлетворительном (0,4 %). Проводились большие работы по строительству дорог так называемого «особого назначения»: Надеждинская – Тавричанка (14 км), Шмаковка – Успенка (18 км), Михайловка – Воздвиженка (8 км), Авдеевка – Уссурка (15 км), Пантелеймоновна – Прохасено (40 км). Выстроенная дорога государственного значения Варфоломеевка – Кокшаровка протяженностью 104 км стала связующим звеном с трассой Хабаровск – Владивосток и тылом Дальневосточного фронта, выход к железной дороге получили три труднодоступных сельскохозяйственных района Приморья²⁵.

В то же время Нижне-Амурский лагерь, не располагая людскими и транспортными ресурсами, выполняя большие объемы работ по оперативному пропуску воинских грузов, дорогу Варфоломеевка – Кокшаровка с ответвлением на Чугуевку протяженностью 11,7 км сдал в эксплуатацию позже намеченных сроков (1 октября 1942 г.) с большими отступлениями от проекта. Проезжая часть возводилась из местных строительных материалов

²⁴ ГАХК. Ф. 974. Оп. 1. Д. 9. Л. 23, 23 об.

²⁵ ГАПК. Ф. П-68. Оп. 1. Д. 645. Л. 83; Оп. 4. Д. 116. Л. 18.

(гравий, естественный щебень, сланцы) толщиной 12–14 см со сроком службы всего на два года без водоотвода и определения класса²⁶.

Ведомственная разобщенность приводила к распылению средств, а в условиях переувлажнения почвы и резких перепадов температур при недостатке строительных материалов и рабочей силы – к бездорожью. В начале 1945 г. на территории Приморского края имелось 2 238 км дорог общесоюзного значения, в том числе 1 772 км гравийно-щебеночного покрытия толщиной 12–13 см, и лишь 475 км (Спасск – Михайловка, Жариково – Камень – Рыболов, Жариково – Алексеевка, Рубиновка – Атамановка – Граница, Галенки – Полтавка – Покровка, Краскино – Подгорная) толщиной 15–18 см, обеспечившие интенсивность движения до 3 тыс. автомашин в сутки, а остальные – 300–400 автомашин. Тыловые шоссейные дороги, выстроенные в 1943 г., идут к югу от г. Имана, а в северном направлении дорог нет. Требовалось построить в кратчайшие сроки тыловую шоссейную дорогу Гончаровка – Бурлит и провести ремонт существующих с привлечением не менее 4 тыс. заключенных²⁷.

Согласно техническим требованиям Главного дорожного управления Красной армии, из 1 510 мостов длиной 30 299 м (1 438 деревянных мостов протяженностью 27 593 м и 72 долговременных моста протяженностью 2 706 м) Приморья, построенных в 1934–1937 гг., только 337 мостов длиной 8 188 м могли выдержать подвижной состав весом 60 т, другие – до 25 т. Требуется срочно перестроить 4–5 тыс. погонных метров мостов и вывезти 160 тыс. куб. м гравия, щебня, произвести 160 тыс. куб. м земляных работ для восстановления земляного полотна, разрушенного паводками 1943–1944 г., провести реконструкцию части дорог по специальному техническому проекту для предохранения дорог Приморья от дальнейших разрушений. Однако такие объемы работ выполнить не было возможности. Так, за 1939–1944 гг. управление шоссейных дорог НКВД построило в Приморье 4 868 м мостов, отремонтировало 2 238 км и вывезло 907 тыс. куб. м гравия для возмещения износа дорог. Для выполнения поставленных задач управлению требуется не менее 2,5 тыс. чел. и 100 автомашин, а имеется 500 чел. (93 заключенных, 250 рабочих-механиков и 157 чел. разных профессий), 75 автомашин выпуска 1934–1936 гг., пришедших в негодность и подлежащих списанию и ремонту²⁸.

Проблемой для всех дальневосточных территорий являлось создание опорной автодорожной сети круглогодичной эксплуатации, позволяющей снять социально-экономическую напряженность в северных районах региона, где дорожное строительство практически не проводилось. Заключенные использовались для создания транспортных коммуникаций для доставки грузов в места промышленных разработок полезных ископаемых магистрального назначения, облегченного типа местного значения с небольшим грузооборотом и зимние. За 1932–1935 гг. была построена магистральная трасса Магадан – Дебин (465 км), Магадан – Атка (200 км) сдана эксплуатации, дороги облегченного типа Спорный – Утинка (442–463 км) и Спорный – Хатыннах (442–576 км). С 1937 по 1940 г. возводились дороги магистрального назначения Берелох – Аркагала, сданы в эксплуатацию трассы Ларюковская – Дебин, Дебин – Ягодное, Ягодное – Берелох, а также магистраль Палатка – Нелькоба. Строились дороги местного значения: Сусуман – Челбанья, Аркагала – Чай-Урьинская долина, Среднекан – Нижний Сеймчан, Магадан – б. Гертнера, автозимники Нелькоба – Кулу²⁹.

На Сахалине шесть административных районов связывались одной шоссейно-гравийной дорогой, 275 км временными грунтовыми и 1 168 км троп, пригодных только для гужевого транспорта. Дорога Дербинское – Адатимово – залив Найский связывала восточный и западный берега острова, Гилево – Александровск – Верещагино – рыбные промыслы, угольные рудники на западном побережье, Пилево – Верещагино –

²⁶ ГАХК. Ф. 706. Оп. 2. Д. 8. Л. 114, 260.

²⁷ ГАПК. Ф. П-68. Оп. 34. Д. 61. Л. 7–7 об.; Ф. 131. Оп. 1. Д. 164. Л. 46.

²⁸ ГАПК. Ф. П-68. Оп. 34. Д. 61. Л. 8.

²⁹ Наварсардов А.С. Из истории строительства Колымской трассы 1928–1940 гг. // Краеведческие записки. Магадан, 1991. Вып. 17. С. 21–23.

Александровск-на-Сахалине – с восточными районами, Восточно-Сахалинский тракт, идущий от Охи вдоль восточного берега Сахалина на Катангли, должен был связать все нефтеносные районы. К 1942 г. планировалось иметь на Сахалине 9,4 тыс. км дорог (6,4 тыс. с твердым покрытием и 3 тыс. профилированных). Однако запланированные объемы дорожно-строительных работ не выполнили, строительство трасс Ныш – Погиби (202 км), Оха – Погиби (200 км), Оха – полуостров Шмидта (98 км), Ныш – Ноглики (84 км) не завершили, постоянное сообщение с нефтеносными и угольными районами не установлено³⁰.

Дорожная сеть Камчатской области насчитывала 619 км (68 км дорог с гравийным покрытием, 131 км – грунтовых улучшенных и профилированных, 420 км – естественных), на 11 тыс. км тянулись тропы, а строительство 160 км автодороги от Петропавловска до Усть-Большерецка, где силами населения был построен мост длиной 88 м через реку Авача, затягивалось³¹.

Статистические данные свидетельствуют, что интенсивное автодорожное строительство на Дальнем Востоке осуществлялось в рамках противостояния японским агрессивным планам захвата советских территорий 1941–1942 гг. и в период подготовки к войне с Японией с конца 1944 г. Так, с трудовым участием населения в 1945 г. сдано в эксплуатацию 161,9 км местного и 7,2 км республиканского, отремонтировано 231,4 км грунтово-улучшенных дорог местного и 16 км республиканского значения, построено 3 793 пог. м и отремонтировано 3297 пог. м искусственных сооружений на дорогах местного и 436 пог. м республиканского значения, причем большая часть строительно-ремонтных работ проводилась на военно-стратегических направлениях в Приморском крае³².

В годы Великой Отечественной войны основные тенденции трансформации дальневосточных сухопутных путей сообщения лишь немного отличались от общероссийских. Военные действия на территории западных областей РСФСР привели к сокращению протяженности автогужевых дорог, но к началу 1945 г. увеличилась на 1,7 тыс. км эксплуатационная длина дорог союзного подчинения и на 3,1 тыс. – республиканского за счет строительства дорог с твердым покрытием. Соотношение транспортных путей по типам изменилось незначительно: 87 % составляли грунтовые дороги и 3 % – тропы, 9 % – дороги с твердым покрытием (табл. 4).

Война наложила отпечаток на автомобильный транспорт. Капиталовложения в авто-транспортную отрасль сократились почти в два раза, выпуск целого ряда моделей (автобусов, легковых и грузовых автомашин) для отраслей народного хозяйства свернули в пользу новых типов машин военного назначения и боевой техники. Если в январе 1941 г. в СССР имелось 815,4 тыс. автомобилей, включая 655,7 тыс. грузовых, то к началу 1945 г. их число сократилось в три раза – до 272,1 и 210 тыс. соответственно. Количество автохозяйств уменьшилось почти в четыре раза (с 223 тыс. до 59,9 тыс.), большинство из которых были маломощные: 86,8 % автохозяйств имели до 4 машин, 7,5 % – 5–9, 3,9 % – 10–19 машин³³.

Мобилизационные мероприятия предусматривали изъятие технически исправной техники всех ведомств. Организации и предприятия, располагавшие собственными автохозяйствами, помимо поставок машин в западные районы СССР, передавали автотранспортные средства подразделениям Дальневосточного фронта и в автоколонны централизованного резерва. Механизированный транспорт стал передаваться специализированным оборонным ведомствам на основании постановления СНК РСФСР от 7 сентября 1940 г. за № 2665с при объявлении мобилизации. В результате автомобильный парк Хабаровского края за два с половиной года войны сократился на 8 762 грузовые и 783 легковые машины, а Приморского

³⁰ ГАХК. Ф. 331. Оп. 1. Д. 73. Л. 44; Ф. 353. Оп. 5. Д. 7. Л. 64.

³¹ Там же. Ф. П-35. Оп. 1. Д. 1860. Л. 68; *Медведева Л.М.* Транспорт Дальнего Востока СССР в годы Великой Отечественной войны... С. 91.

³² Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. А-374. Оп. 2. Д. 166. Л. 94, 96; Д. 167. Л. 104 (подсчит. авт.).

³³ Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 1562. Оп. 329. Д. 1846. Л. 81, 83 (подсчит. авт.).

краевого управления автомобильного транспорта – со 182 до 99 машин³⁴. Незначительное пополнение автопарка осуществлялось за счет поставок по ленд-лизу и передачи трофейных автомобилей.

Таблица 4

Протяженность автогужевых дорог РСФСР на 1 января 1940–1945 гг. (тыс. км)

	Класс дорог	Протяженность дорог									
		Все дороги	Дороги с твердым покрытием				Дороги грунтовые			Тропы	Прочие
			асфальто-бетонные	черно-белое шоссе	мостовые	гравийные	улучшенные	профильные	естественные		
1940	всего, т.ч.	903 099	665	13 222	17 847	29 726	97 324	135 185	575 278	29 002	4 850
	союзные	18 298	624	6 320	2 052	5 000	2 981	–	1 321	–	–
	республиканские	40 548	41	2 335	3 871	4 766	11 399	11 192	5 407	–	1 537
	местные	844 253	–	4 567	11 924	19 960	82 944	123 993	568 550	29 002	3 313
1941	всего, в т.ч.	866 198	968	13 773	19 366	33 969	95 952	132 202	538 821	29 100	2 047
	союзные	20 110	927	6 890	2 060	6 425	1 331	–	2 477	–	–
	республиканские	39 907	40	2 309	4 317	4 690	12 703	10 659	4 569	76	544
	местные	806 181	1	4 574	12 989	22 854	81 918	12 543	531 775	29 024	1 503
1942	всего, в т.ч.	748 109	642	7 530	14 647	29 741	92 144	113 083	461 086	27 665	1 570
	союзные	13 958	601	2 262	555	5454	2 487	–	2 599	–	–
	республиканские	36 267	40	1 820	3 693	4 589	11 194	10 075	42 114	76	566
	местные	697 884	1	3 448	10 399	19 698	78 463	103 008	4 542 274	27 589	1 004
1943	всего, в т.ч.	697 411	339	5 749	13 554	30 344	75 326	101 363	441 088	27 455	2 193
	союзные	10 938	310	1 460	329	4 823	1 390	–	2 626	–	–
	республиканские	32 292	28	1 706	3 628	4 487	10 124	800	3 617	76	626
	местные	654 181	1	2 583	9 597	21 034	63 812	93 363	434 845	27 379	1 567
1944	всего, в т.ч.	825 200	673	9 423	18 595	35 040	94 794	131 691	502 864	29 107	3 013
	союзные	14 502	643	3 816	506	4 866	1 759	–	2 196	–	716
	республиканские	38 896	29	2 164	4 395	4 906	13 280	9 724	3 726	76	596
	местные	771 802	1	3 443	13 694	25 268	79 755	121 967	496 942	29 031	1 701
1945	всего, в т.ч.	864 918	1 305	13 805	20 881	38 775	94 214	133 841	525 280	30 048	6 669
	союзные	21 845	1 262	6 614	2 369	7 335	2 910	–	1 355	–	–
	республиканские	43 083	42	2 542	4 227	5 335	12 992	11 949	4 609	289	398
	местные	798 890	1	4 649	13 585	26 105	78 312	121 892	518 316	29 759	6 271

³⁴ ГАПК. Ф. 131. Оп. 1. Д. 85. Л. 3; Ф. 172. Оп. 7. Д. 6. Л. 8; ГАХК. Ф. П-35. Оп. 1. Д. 1457. Л. 41.

Автохозяйства сталкивались с множеством проблем, связанных с техническим обслуживанием и эксплуатацией автомобилей, в большинстве своем имевших выработанный срок ресурса. Капитальный ремонт двигателей и важнейших узлов производили Уссурийский и Хабаровский авторемонтные заводы, одновременно выполняя оборонные заказы для Дальневосточного фронта. Основные объемы работ производились в непригодных помещениях ведомственных мастерских при автохозяйствах с минимальным оборудованием.

С другой стороны, технически исправные автомобили простаивали из-за отсутствия резины. До войны производство автошин в СССР было организовано на двух специализированных заводах в Ярославле и Ленинграде. В регионе шиноремонтные мастерские появились лишь накануне войны и не обладали достаточной технической базой, а некоторые и вовсе не были достроены. Например, вступившая в эксплуатацию в октябре 1940 г. Владивостокская мастерская треста «Росремшина» не имела в наличии даже элементарных приспособлений (гибких валов и стальных щеток), необходимых для вулканизации автокамер, и использовала нестандартные шины и камеры, что приводило к их быстрому износу.

В начале 1943 г. общая численность автопарка Уссурийской области без наркомата обороны определялась в 3 542 автомашины всех марок. По результатам технического осмотра 3 362 единиц (180 автомашин, принадлежащих ведомствам СНК, НКВД и Наркомату земледелия, не проходили технический осмотр) признали исправными 782 грузовые автомашины из 2 368 и 140 легковых из 317 наличных автомашин, 24 мотоцикла из 58 и 57 автоприцепов из 173 имеющихся. Находились в эксплуатации, но признаны неисправными 285 автомобилей (8,5 %). Технически годные автомашины составляли в автохозяйствах наркоматов заготовок, земледелия и колхозах 46 %, лесной промышленности – 42 %, коммунального хозяйства и совхозов – 33 % числившихся на балансе³⁵.

Кроме проблем с ремонтом, обострился довоенный топливный кризис. Горючесмазочные материалы являлись стратегическим сырьем и выделялись централизованно по лимитам, никоим образом не обеспечивая потребности транспорта. Например, для легковых автомобилей устанавливалась норма расхода бензина 50 л в месяц, которая даже при технически исправном двигателе в условиях бездорожья позволяла совершать поездки в пределах 200 км, и в результате перерасход горючего в Приморском крае за 1941 г. составил 9,8 тыс. л. только автомобильным транспортом республиканской подчиненности

Бензиновый кризис преодолевался за счет переоборудования автомашин под использование местных видов твердого топлива (древесных чурок). Количество автомашин с газогенераторными установками повсеместно возрастало (в Хабаровском крае увеличилось с 909 до 1 658 шт.)³⁶. В то же время для эффективной работы газогенераторного парка не было создано необходимых материально-технических условий, несмотря на то, что необходимый опыт на Дальнем Востоке приобретался еще с середины 1930-х гг. В Уссурийской области в начале 1943 г. из 524 автомобилей с газогенераторами технически исправными считалась лишь 271 единица, в том числе из имеющихся в наркомате земледелия – 43 %, заготовок – 36,5 % и коммунального хозяйства – лишь 25 %. Большинство данного типа машин простаивали в ожидании ремонта газогенераторных установок³⁷.

Предприятия и организации премировали рабочих за каждый переоборудованный на твердое топливо автомобиль в размере 250 руб., за каждый восстановленный газогенераторный автомобиль – 200 руб., инженерно-технических работников – до месячного оклада при выполнении плановых показателей по выработке запасных частей к газогенераторам. Шоферам за работу на газогенераторном автомобиле устанавливалась надбавка 30 % к фактическому заработку на бензиновых автомобилях³⁸.

Недостаток и слабая техническая готовность автотранспорта заставили принимать меры, направленные на его более эффективное использование. В годы войны автомобильный

³⁵ ГАПК. Ф. П-85. Оп. 1. Д. 563. Л. 51, 54–56.

³⁶ Там же. Ф. 131. Оп. 2. Д. 204. Л. 8; ГАХК. Ф. П-35. Оп. 1. Д. 1457. Л. 41.

³⁷ Там же. Ф. П-85. Оп. 1. Д. 563. Л. 62, 63.

³⁸ РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 42. Д. 35. Л. 55, 56.

транспорт использовался в различных отраслях, осуществляя перевозку материалов на строительные объекты, вывоз сельскохозяйственной продукции (особенно в период сбора урожая), доставляя необходимые грузы в распоряжение предприятий добывающей промышленности. За 1941–1945 г. при ежегодном снижении объемов грузооборота грузовым автопарком СССР было перевезено 2 304,4 млн т грузов³⁹.

Количественные потери и неудовлетворительное состояние автотранспорта, проблемы с обеспечением запасными частями, производственными помещениями, обслуживающим персоналом отражались на объемах грузовых и пассажирских перевозок на Дальнем Востоке, которые в течение военных лет продолжали снижаться. В частности, Хабаровским краевым управлением автомобильного транспорта за 1941 г. вместо 341 т запланированных грузов была перевезена лишь 161 т. В 1945 г. объемы грузоперевозок сократились по отношению к 1941 г. на 18 %, а объемы пассажирских перевозок – на 10,8 %⁴⁰.

Заключение. Геополитические императивы, реализация советских внешнеполитических целей в Азиатско-Тихоокеанском регионе, руководящие установки на повышение боеспособности Красной армии и Военно-Морского флота стимулировали модернизацию на Дальнем Востоке СССР производственной инфраструктуры и системы путей сообщения военно-стратегического назначения. Несмотря на различия в определении значимости региона при формировании транспортно-логистической структуры, ее региональная модель определялась институциональным взаимодействием между административно-командными структурами в рамках концептуального обоснования обеспечения обороноспособности.

С политико-экономической точки зрения модернизация автогужевых дорог рассматривалась как условие развития внутренних и внешних связей. Протяженность на Дальнем Востоке увеличилась. Среди них выделяются трассы с ответвлениями военно-оперативного назначения, обеспечивающие маневренность войск вдоль Транссибирской железнодорожной магистрали, в сторону границы с Маньчжурией и на Тихоокеанское побережье. Расширилась сеть подъездных путей к железнодорожным станциям и опорным оборонительным пунктам, новым месторождениям стратегического сырья. С учетом геополитических интересов были проложены дороги на Камчатке и Северном Сахалине, на территории Дальстроя, но процент выполнения транспортных инвестиционных программ при решении геостратегических и социально-экономических проблем на Дальнем Востоке СССР снижался.

Учитывая геополитическую ситуацию, пространственное размещение, специализацию отраслевого производства и распределение трудовых ресурсов, новая конфигурация транспортно-коммуникационной автодорожной сети создавалась по форсированному военно-мобилизационному сценарию интеграции центра и периферии в рамках обеспечения безопасности советского Дальнего Востока в 1922–1945 гг.

Литература

Денисов Н. К вопросу восстановления и постройки гужевых дорог Дальневосточного края // Производительные силы Дальнего Востока. Вып. 7: Транспорт и строительство. Хабаровск; Владивосток: Книжное дело, 1927. С. 9–16.

Зайцев Ю.М. Инженерно-строительные органы Тихоокеанского флота в 1932–1945 гг. Владивосток: Изд-во ТОВМИ, 2007. 168 с.

Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока России (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Хабаровск, 1997. 153 с.

Ковальчук М.А. Исторический опыт формирования транспортной отрасли Дальнего Востока России (70-е гг. XIX в. – июнь 1945 г.). Хабаровск: Кн. изд-во, 2003. 193 с.

Лаврентьев А.В. Развитие транспорта на Дальнем Востоке России (середина 1980-х годов – начало XXI века): монография. Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2014. 239 с.

Медведева Л.М. Транспорт Дальнего Востока СССР в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). Владивосток: Дальнаука, 2005. 152 с.

³⁹ Народное хозяйство СССР в Великой Отечественной войне: стат. сб. М., 1990. С. 172 (подсчит. авт.).

⁴⁰ ГАХК. Ф. 353. Оп. 4. Д. 51. Л. 4 об.; Д. 59. Л. 18.

Наварсардов А.С. Из истории строительства Колымской трассы 1928–1940 гг. // Краеведческие записки. Магадан, 1991. Вып. 17. С. 21–24.

Народное хозяйство СССР в Великой Отечественной войне: стат. сб. М.: Информ.-изд. центр, 1990. 235 с.

Сметанко В.Г., Ковальчук М.А., Цехместер Н.Ф. Автомобильные дороги Дальнего Востока России (1917–1960 гг.). Хабаровск: РИОТИП, 2008. 374 с.

References

Koval'chuk, M.A. (1997). *Istoriya transporta Dal'nego Vostoka Rossii (vtoraya polovina XIX v. – iyun' 1941 g.)* [History of Transport in the Russian Far East (Second Half of the 19th Century – June 1941)]. Khabarovsk. 153 p.

Koval'chuk, M.A. (2003). *Istoricheskiy opyt formirovaniya transportnoy otrasli Dal'nego Vostoka Rossii (70-e g. XIX vek – iyun' 1945 g.)* [Historical Experience of Formation of Transport Industry of the Russian Far East (1870s – June 1945)]. Khabarovsk, Knizhnoe izdatel'stvo. 193 p.

Lavrent'ev, A.V. (2014). *Razvitie transporta na Dal'nem Vostoke Rossii (seredina 1980-kh gg. – nachalo XXI veka): monografiya* [Transport Development in the Russian Far East (Mid-1980s – Early 21st Century): Monograph]. Vladivostok, VGUES. 239 p.

Medvedeva, L.M. (2005). *Transport Dal'nego Vostoka SSSR v gody Velikoy Otechestvennoy voyny (1941–1945 gg.)* [Transport of the Far East of the USSR during the Great Patriotic War (1941–1945)]. Vladivostok, Dal'nauka. 152 p.

(1990). *Narodnoe hozyaystvo SSSR v Velikoy Otechestvennoy voyne: statisticheskiy sbornik* [National Economy of the USSR in the Great Patriotic War: Statistical Compilation]. Moscow, Informatsionno-isdatelskiy tsentr. 235 p.

Navarsardov, A.S. (1991). Iz istorii stroitel'stva Kolymskoy trassy 1928–1940 gg. [From the History of the Construction of the Kolyma Highway 1928–1940]. In *Kraevedcheskie zapiski*. Magadan. Iss. 17, pp. 21–24.

Smetanko, V.G., Koval'chuk, M.A., Tsekhmester, N.F. (2008). *Avtomobil'nye dorogi Dal'nego Vostoka Rossii (1917–1960 gg.)* [Highways of the Russian Far East (1917–1960)]. Khabarovsk, RIOTIP. 374 p.

Zaytsev, Yu.M. (2007). *Inzhenerno-stroitel'nye organy Tihookeanskogo flota v 1932–1945 gg.* [Engineering and Construction Bodies of the Pacific Fleet in 1932–1945.]. Vladivostok, TOVMI. 168 p.