

Научная статья

УДК 629(091)(470.5)

doi: 10.17223/19988613/94/6

Формирование региональной транспортной системы на Урале в годы третьей (довоенной) советской пятилетки

Иван Павлович Климов

Тюменский государственный университет, Тюмень, Россия, 207633@mail.ru

Аннотация. На примере Урала анализируется недостаточно раскрытый в научной литературе процесс формирования региональных транспортных систем в годы третьей (довоенной) пятилетки (1938 – июнь 1941 г.), рассматриваются его содержание и особенности, показываются как позитивные, так и негативные стороны. Определяется удельный вес основных видов транспорта в грузовых и пассажирских перевозках, обозначаются динамика перевозок и степень взаимодействия между различными отраслями транспортного хозяйства. Делаются развернутые выводы об эффективности управления как важным факторе в формировании региональной и национальной транспортных систем.

Ключевые слова: транспортная система, Урал, третья пятилетка, исторический опыт

Для цитирования: Климов И.П. Формирование региональной транспортной системы на Урале в годы третьей (довоенной) советской пятилетки // Вестник Томского государственного университета. История. 2025. № 94. С. 48–53. doi: 10.17223/19988613/94/6

Original article

Formation of the Regional Transport System in the Urals during the Third (Pre-war) Soviet Five-year Plan

Ivan P. Klimov

University of Tyumen, Tyumen, Russian Federation, 207633@mail.ru

Abstract. The aim of this paper is to analyze the Ural regional transport system formation process during the third (pre-war) Soviet five-year plan, immediately prior to the Great Patriotic War and partially carried out in the outbreak of World War II, which is insufficiently covered in the academic literature. The sources investigated in the present study include regulatory documents of the party and state bodies, archival holdings, statistical data, and the materials of the periodical press. Unlike the studies of other researchers, whose focus has always been on one type of transport, as a rule, railway transport, the author focuses on the formation of a unified transport system of different modes of transport using the example of the Ural – one of the most developed industrial regions of the country. The reconstruction of railway and water transport which started in the first and second five-year plans continued during the third five-year plan. New modes of transport (road, air, and pipeline) were being deployed and the interaction between them was growing. Railway transport was predominant in passenger and goods transportation, whereas road transport was recorded as having the highest growth rates. Serving industrial enterprises and construction sites, road transport was also gradually accumulating the experience of the industry. In the author's view, the role of animal-powered transport is unjustly underestimated in the published literature. The conducted research gives grounds to conclude that the Soviet state's direction towards the progressive formation of a single national transport system was valid and in accordance with the agenda of the world transport policy.

Keywords: transport system, Ural, third five-year plan, historical experience

For citation: Klimov, I.P. (2025) Formation of the Regional Transport System in the Urals during the Third (Pre-war) Soviet Five-year Plan. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya – Tomsk State University Journal of History*. 94. pp. 48–53. doi: 10.17223/19988613/94/6

К настоящему времени появилось немало работ, посвященных развитию отдельных видов транспорта в уральском регионе в 20–30-е гг. XX в. Главным образом оно специально или фрагментарно рассматривалось в трудах Е.Г. Захаровой [1], Д.М. Калабухова [2], М.Т. Крючкова [3], А.Я. Стрельцова [4], Т.А. Стояно-

вой [5] и других авторов. Вместе с тем пока отсутствуют комплексные работы, посвященные формированию региональной транспортной системы в целом.

Транспортная система – это совокупность различных видов транспорта, которые взаимодействуют между собой независимо от формы собственности, ведомственной

подчиненности и обеспечивают перемещение грузов и пассажиров в целях удовлетворения спроса на транспортные услуги. Транспортная система также включает в себя управление транспортным хозяйством и направлена на эффективное перемещение грузов и пассажиров.

Существует несколько типов транспортных систем, которые соотносятся между собой по масштабу своей деятельности: мировая, национальная (отдельных стран), региональная (или зональная), функционирующая на определенной части государства с целью ее более выгодного использования, корпоративная (создающаяся предприятиями с разнообразной специализацией).

На протяжении длительного времени в СССР шел процесс формирования единой национальной транспортной системы. Задания по ее созданию в общем виде были сформулированы на XV съезде ВКП(б) при утверждении директив по составлению первого пятилетнего плана, который предусматривал обеспечение «сочетания водных перевозок с железнодорожными» [6. С. 41]. В дальнейшем она конкретизировалась и детализировалась при разработке народнохозяйственных планов на 2–6 пятилетки. На XXIII съезде КПСС в 1966 г. было заявлено о создании единой транспортной системы страны как свершившемся факте и говорилось о необходимости ее дальнейшего совершенствования [7. С. 66].

Хронологические рамки нашего исследования охватывают третью пятилетку (1938 – июнь 1941 г.). В научной литературе по нашей теме она изучена пока бегло и поверхностно. Большинство авторов применительно к транспортному обеспечению уральского региона в довоенный период отдают предпочтение НЭПу и первым двум пятилеткам. Скорее всего, это объясняется тем, что выполнение третьего пятилетнего плана было прервано войной и отсутствуют статистические сведения о его итоговых результатах, а также тем, что в плановые задания в ходе их выполнения вносились существенные коррективы.

Основные параметры конструирования национальной транспортной системы в директивном варианте были изложены в разработанном Госпланом и утвержденном XVIII съездом ВКП(б) третьем пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР на 1938–1942 гг. [8. С. 350–352]. По сравнению с первыми пятилетками третий пятилетний план отличался большей сбалансированностью и экономическим обоснованием. Он предусматривал необходимость преодоления неравномерности в развитии производительных сил, ликвидацию и ослабление существующих диспропорций в народном хозяйстве страны. Намечались крупномасштабные меры по развитию транспортной системы с «правильным размещением по соответствующим районам страны, устранением непроизводительных и дальних перевозок» [8. С. 341, 351–352].

Заметим, что в пятилетнем плане задания по видам транспорта были изложены компактно, в порядке их рейтинговой важности и значимости для экономики страны (железнодорожный, водный, автомобильный, воздушный).

В качестве объекта исследования взят один из развитых промышленных районов страны – Урал, где

наиболее выпукло обозначились стержневые компоненты формирующейся региональной транспортной системы страны. В интересах укрепления экономического и оборонного потенциала в условиях нарастающей угрозы войны на Урале с учетом его выгодного экономического и стратегического положения (предполагалось создать здесь предприятия-дублеры по ряду отраслей машиностроения, нефтепереработки и химии) предусматривалось обеспечить дальнейшую реконструкцию железнодорожного транспорта (расширить ремонтную базу паровозов и вагонов, модернизировать железнодорожные станции и узлы на направлениях, связывающих восточные районы Урала с центральной частью СССР), повысить удельный вес водного и автомобильного транспорта в грузообороте, поднять техническую оснащенность воздушных магистралей, организовать регулярное движение на автомагистралях, трактах и грузонапряженных подъездах к городам, железнодорожным станциям и водным путям [8. С. 350–352, 355].

Что конкретно было сделано по реализации третьего пятилетнего плана и какие практические результаты были достигнуты в формировании региональной транспортной системы Урала? Несмотря на корректировки народнохозяйственного плана, плановые задания по укреплению материально-технической базы транспорта Урала в основном выполнялись. В капитальное строительство железных дорог региона за 1938–1940 гг. было вложено более 600 млн руб. [9. С. 182–184]. В 1939 г. ЦК ВКП(б) и СНК СССР приняли постановление «О развитии добычи угля на Урале», в соответствии с которым к Донбаровскому месторождению антрацита, расположенному вблизи Орска, начала прокладываться железнодорожная ветка Орск–Донбаровские угли, по которой в 1940 г. было открыто временное движение поездов. В предвоенные годы была сдана в эксплуатацию железная дорога от казахстанского г. Акмолинска до станции Карталы на Южном Урале [9. С. 175–184].

Продолжился начатый в первой и второй пятилетках перевод на электрическую тягу наиболее грузонапряженных участков Свердловской и Пермской железных дорог. В 1940 г. на долю Урала приходилось более четверти всех электрифицированных железных дорог СССР [10]. Наряду с электрификацией проводилась модернизация паровозного и вагонного парка. Новое поколение паровозов серий ФД и ИС на Свердловской и Южно-уральской дорогах составило почти треть от общего количества локомотивов. Строительство Нижнетагильского вагоностроительного завода позволило существенно обновить вагонный парк. Было освоено производство четырехосных гондол, крытых вагонов и платформ, разработанных конструкторами завода. Скоро все вагоностроительные предприятия страны перешли на выпуск вагонов по уральским образцам [11. С. 24].

Началась реконструкция Свердловского вокзала, строилась сортировочная станция в Челябинске, реконструировались станции Бердяуш, Кропачево, Серов, Чусовая, было развернуто сооружение вторых путей на линии Пермь–Свердловск–Омск. Весомый объем

работ был выполнен по реконструкции речного транспорта Камы, на долю которой приходилось 95% всех перевозок грузов, осуществлявшихся по водным путям Урала. В 1939–1940 гг. благодаря гидротехническим работам (углубление русла и шлюзование) были улучшены на 468 км судоходные условия на ее притоке – р. Белой [12. С. 95].

На территории Западного Урала продолжалась реконструкция речного порта в Перми, строился Соликамский речной порт, шло переоборудование пристаней в Березниках, Левшино, Стерлитамаке. Прорабатывался план освоения пригодных для судоходства участников малых рек Чусовой, Тавды, Сылвы, низовья р. Исеть [13].

Развертывались новые виды транспорта (нефтепроводный, автомобильный, воздушный). Для транспортировки нефти на Уфимский нефтеперерабатывающий завод был построен первый на Урале трубопровод Ишимбай–Уфа протяженностью 18 км [14. С. 36]. По мере развития отечественной автомобильной промышленности росла обеспеченность уральского хозяйства автомобилями. Причем по темпам роста ведомственный транспорт региона, где были построены крупные машиностроительные и оборонные предприятия, превосходил автотранспорт общего пользования.

В 1938–1940 гг. автомобильная промышленность СССР выпустила автомобилей значительно больше, чем во второй пятилетке, что позволило не только увеличить численность автопарка на Урале, но и улучшить его качественный состав. Если раньше он отличался разнотипностью и в нем преобладали автомобили, ввезенные в разное время из-за границы, то к концу рассматриваемого периода автопарк почти целиком состоял из машин отечественного производства (ГАЗ, ЗИС, АМО). Они были больше приспособлены к дорожным и климатическим условиям страны. Проведенные нами подсчеты по Челябинской области показывают, что в автомобильном парке региона ведущее место занимали грузовые автомашины (на их долю приходилось 84,9% общего количества грузовых, легковых автомобилей и автобусов) [15]. Однако накануне войны в связи с перераспределением средств и производственных мощностей заводов в пользу оборонной промышленности производство автомобилей уменьшилось.

К новым видам транспорта относился и воздушный. Его развитие как самостоятельной отрасли началось с 1923 г., о чем я рассказывал в одной из своих ранее опубликованных статей [16]. Приведем лишь итоговые данные. В 1940 г. протяженность воздушных трасс Урала по сравнению с 1920 г. выросла в 6,9 раза. В годы третьей пятилетки через Урал была проложена новая трасса всесоюзного значения Москва–Свердловск–Алма-Ата. Первая союзная трасса Москва–Свердловск–Владивосток появилась в 1929 г. Были открыты местные авиалинии: Оренбург–Матвеевка, Уфа–Янаул, Уфа–Белорецк, Уфа–Исангулово [17].

Каких же успехов в формировании региональной транспортной системы добились уральские транспортники к началу Великой Отечественной войны? Это наглядно видно из статистических данных об объемах перевозок, выполненных каждой отраслью транс-

портного хозяйства, их удельном весе в транспортной инфраструктуре региона.

В годы третьей пятилетки, по нашим подсчетам, транспорт Урала существенно увеличил грузовые и пассажирские перевозки. Размеры грузоперевозок по железным дорогам региона в 1940 г. по сравнению с 1936 г. выросли на 5,3 млн т, речным транспортом было перевезено 7,3 млн т грузов. Перевозки автомобильным транспортом в последнем году третьей пятилетки составили 23 млн т [18].

В грузоперевозках основными видами транспорта (железнодорожный, водный, автомобильный) доминировал железнодорожный (70,3%), но наиболее высокие темпы роста были зафиксированы на автомобильном: его доля в регионе достигла 22,5% [19, 20].

Важное значение в повышении производительности автомобильного транспорта имело его взаимодействие с другими секторами транспортной инфраструктуры, прежде всего использование опыта железнодорожников. Центральное управление шоссейных, грунтовых дорог и автомобильного транспорта при СНК СССР издало приказ «О борьбе с авариями и крушениями на автотранспорте». Начальникам автобаз и гаражей предлагалось по примеру железнодорожников не ограничиваться регистрацией аварий, а принимать все необходимые организационно-технические меры к их предупреждению. Как и на железных дорогах, ликвидировалась обезличенная езда: каждый шофер закреплялся за определенной машиной на весь период работы. Создавались зотовские ячейки, общества «за овладение техникой», специальные учебные пункты, которые помогали шоферам овладевать необходимыми техническими знаниями и навыками.

Обслуживая промышленные предприятия и стройки, автомобильный транспорт постепенно аккумулировал и элементы опыта промышленной сферы. Грузы стали классифицироваться по весу, условиям перевозок, размерам отправок, продолжительности погрузо-разгрузочных операций. Были введены в действие нормы времени на погрузку и разгрузку. Перевозки стали осуществляться в соответствии с договорами и заявками, применялась маркировка грузов, вводилось планирование. Постановлением № 810 от 16 августа 1939 г. Экономический совет при СНК СССР обязал все наркоматы и ведомства осуществлять сводные планы автомобильных перевозок [21. С. 15]. Все это свидетельствовало о том, что автомобильный транспорт превратился в важное звено транспортной системы Уральского региона.

Речным транспортом в 1940 г. было перевезено грузов больше, чем в 1937 г., лишь на 0,1 млн т. Его доля в грузообороте основных транспортных коммуникаций Урала составила всего 7,2%, что свидетельствует о более медленных темпах его развития. Такая же картина наблюдалась и в целом по СССР [22. С. 77]. Это объяснялось перераспределением средств в пользу оборонной промышленности. Пополнение флота в третьей пятилетке фактически прекратилось из-за переключения судостроения на выполнение ее заказов. К сказанному добавим, что отсутствие водных соединений между Камой и реками Западной Сибири

делало невозможным использование речных путей для широких связей Урало-Кузбасса. Имела место и определенная недооценка этого вида транспорта со стороны плановых организаций и отправителей. По тем же причинам сравнительно слабое развитие получили смешанные перевозки, основанные на совместном использовании водного и железнодорожного транспорта.

Эксплуатация первых уральских авиалиний убедительно показывала растущую значимость гражданской авиации в экономической жизни региона. Накапливая эксплуатационный опыт, воздушный транспорт постепенно расширял сферу своего применения. Наряду с перевозкой пассажиров, почты он стал использоваться в сельском, лесном хозяйстве, здравоохранении. Роль гражданской авиации в период ее становления определялась не столько грузовыми и пассажирскими перевозками, сколько необходимостью установления быстрого сообщения с отдаленными и труднодоступными районами, а также организации оперативного руководства промышленными новостройками.

На Урале, как и в других районах страны, в местных перевозках сохранялась высокая доля гужевого транспорта. Он по-прежнему широко использовался в местных перевозках, особенно в сельскохозяйственной сфере. Вместе с тем внимание к нему по мере становления автомобильного транспорта ослабевало, что стало негативно отражаться на транспортном обслуживании сравнительно небольших колхозов и совхозов. Принятие в 1939 г. постановления ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР «О развитии общественного животноводства в колхозах» [23. С. 713–716] несколько приостановило сокращение количества рабочих лошадей. Но к началу войны во всех областях и автономных республиках Урала лошадей было намного меньше, чем раньше. Сведения о статистике перевозок, выполняемых гужевым транспортом, во всех опубликованных статистических сборниках, как правило, отсутствуют, что не дает возможности определить его точное соотношение с другими видами транспорта. Ориентировочные подсчеты, проведенные Б.П. Орловым, показывают, что в 1937 г. автомобильные перевозки в местном грузообороте составляли примерно четвертую часть гужевых и что к началу войны гужевые перевозки по-прежнему преобладали над автомобильными [24. С. 248–249].

В формировании единой транспортной системы немаловажное значение имела структура управления транспортным хозяйством. За годы советской власти она претерпела многочисленные реорганизации и носила противоречивый характер. Первоначально все виды транспорта были подчинены Наркомату путей сообщения (НКПС). Однако в условиях НЭПа в 1926 г. по предложению председателя правления Пермской (ныне Свердловской) железной дороги А.И. Емшанова в экспериментальном порядке на Урале было организовано управление транспортом по образцу Германской децернации (децернации – транспортные округа с автономной системой управления), которая была направлена на расширение хозяйственной самостоятельности транспортных предприятий. В 1930 г.

в Свердловске был образован Восточно-Уральский районный комитет по перевозкам, который стал выполнять функции единого областного органа, регулировавшего работу железнодорожного и водного транспорта на территории области. Однако в условиях перехода к форсированной индустриализации на транспорте стала прослеживаться тенденция к усилению централизации управления. Был взят курс на разукрупнение и специализацию хозяйственных органов, расширение отраслевого принципа в управлении. Был разукрупнен НКПС, из него выделились Наркомвод, Союзтранс, Всесоюзное объединение гражданско-го воздушного флота. Жесткий централизм в управлении противоречил организации работы транспорта в территориальном разрезе, ибо с завершением экономического районирования многие регионы страны стали формироваться как крупные хозяйственные комплексы, требовавшие соответствующего местного инфраструктурного обеспечения. Выход из сложившегося положения XVIII Всесоюзная партийная конференция ВКП(б) (февраль 1941 г.) увидела в организации транспортных отделов в обкомах ВКП(б) и во введении института секретарей горкомов, обкомов партии по транспорту, которым была поручена координация деятельности транспортных предприятий в регионах [25. С. 468], что свидетельствовало об утверждении двухвидовой партийно-государственной власти в стране.

Подводя итоги исследования, мы пришли к следующим выводам:

1. Советское государство, действуя в ракурсе мировой транспортной политики, экономически обоснованно определило курс на поступательное формирование единой национальной транспортной системы СССР, которая должна была состоять из совокупности взаимосвязанных региональных транспортных систем.

2. Третья пятилетка, несмотря на ее специфичность, детерминированную приближающейся войной, как свидетельствует опыт Урала, стала заметным шагом в избранном направлении. В ее рамках в регионе получили дальнейшее развитие основные виды транспорта (железнодорожный и речной), появились новые отрасли транспортной инфраструктуры (автомобильная, воздушная, трубопроводная), сохранял свое значение гужевой транспорт.

3. В грузоперевозках и пассажирском сообщении доминировал железнодорожный транспорт. Но с развитием отечественного автомобилестроения произошел рывок в темпах роста автомобильного транспорта. Роль гражданской авиации определялась не столько грузовыми и пассажирскими перевозками, сколько необходимостью быстрого сообщения с отдаленными и труднодоступными районами.

4. В межотраслевом взаимодействии в транспортном хозяйстве в годы третьей пятилетки обозначились лишь общие контуры. Как по объективным, так и по субъективным причинам не получили практического применения смешанные перевозки.

5 Структура управления подвергалась неоднократным преобразованиям, при этом носила противоречивый и недостаточно эффективный характер.

6. Позитивные стороны исторического опыта в формировании региональной транспортной системы могут

иметь как познавательное, так и в определенной мере практическое значение для настоящего времени.

Список источников

- Захарова Е.Г. Железнодорожное строительство на Урале в годы восстановления народного хозяйства (1921–1925 гг.) // Деятельность КПСС по социалистической реконструкции и развитию промышленности Урала. 1917–1950. Свердловск : Изд-во Урал. гос. ун-та, 1984. С. 18–27.
- Колабухов Д.М. Магистраль Южного Урала за годы советской власти // Железнодорожный транспорт. 1957. № 10. С. 81–82.
- Исторический путь Свердловской железной дороги / под ред. М.Т. Крючкова. Екатеринбург : Изд-во УрГУПС, 2011. 512 с.
- Стрельцов А.Я. Башкирская парторганизация во главе строительства железной дороги к Ишимбаевским месторождениям нефти // Ученые записки Башкирского университета. 1970. Вып. 39. С. 82–95.
- Стоянова Т.А. Деятельность партийных организаций по развитию железнодорожного транспорта Урала в годы социалистического строительства (1933–1937 гг.) : дис. ... канд. ист. наук. Свердловск, 1981. 226 с.
- О директивах по состоянию пятилетнего плана народного хозяйства // Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898–1971). Изд. 8-е. М. : Политиздат, 1970. Т. 4. С. 31–51.
- Двадцать третий съезд КПСС // Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898–1971). Изд. 8-е. М. : Политиздат, 1972. Т. 9. С. 15–100.
- Третий пятилетний план развития народного хозяйства СССР (1938–1942 гг.) // Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898–1971). Изд. 8-е. М. : Политиздат, 1971. Т. 5. С. 335–366.
- История народного хозяйства Урала (1917–1945). Свердловск : Изд-во Урал. гос. ун-та, 1988. Ч. 1. 256 с.
- Государственный архив Свердловской области (ГАСО). Ф. Р-65. Оп. 3. Д. 1507. Л. 8.
- Наша область: прошлое и настоящее Свердловской области. Свердловск : Свердловское кн. изд-во, 1938. 95 с.
- Лукьянин В. Больше века на службе России. Екатеринбург : СВ-96. 352 с.
- ГАСО. Ф. Р-88. Оп. 1. Д. 3922. Л. 51.
- Страницы истории России : сб. науч. тр. Уральского университета путей сообщения. Екатеринбург : Изд-во УрГУПС, 2009. Вып. 69 (152). 204 с.
- Объединенный государственный архив Челябинской области (ОГАЧО). Ф. Р.-485. Оп. 5. Д. 444. Л. 88.
- Климов И.П. Становление гражданской авиации на Урале (20–30-е гг. XX в.) // Вестник Тюменского государственного университета. 2006. № 1. С. 188–195.
- Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 9527. Оп. 7. Д. 1325. Л. 10 об., 34–36.
- Центр документации общественных организаций Свердловской области (ЦДООСО). Ф. 4. Оп. 14. Д. 918. Л. 52.
- ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 9. Д. 146. Л. 77;
- ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 9. Д. 689. Л. 273.
- Рубец А.Д. История автомобильного транспорта России. 2-е изд. М. : Academia, 2004. 299 с.
- История социалистической экономики СССР / отв. ред. И.А. Гладков. М. : Наука, 1978. Т. 5. 565 с.
- Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам : сб. документов / сост.: К.У. Черненко, М.С. Смиртюкова. М. : Политиздат, 1967. Т. 2. 789 с.
- Орлов Б.П. Развитие транспорта СССР. 1917–1962 : историко-экономический очерк. М. : Изд-во АН СССР, 1963. 396 с.
- Восемнадцатая конференция ВКП(б) // Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898–1971). Изд. 8-е. М. : Политиздат, 1971. Т. 5. С. 459–474.

References

- Zakharova, E.G. (1984) Zheleznodorozhnoye stroitel'stvo na Urale v gody vosstanovleniya narodnogo khozyaystva (1921–1925 gg.) [Railway construction in the Urals during the restoration of the national economy (1921–1925)]. In: *Deyatel'nost' KPSS po sotsialisticheskoy rekonstruktsii i razvitiyu promyshlennosti Urala. 1917–1950* [The CPSU activities on socialist reconstruction and development of industry in the Urals. 1917–1950]. Sverdlovsk: Ural State University. pp. 18–27.
- Kolabukhov, D.M. (1957) Magistral' Yuzhnogo Urala za gody sovetskoy vlasti [The South Ural mainline during the Soviet years]. *Zheleznodorozhnyy transport*. 10. pp. 81–82.
- Kryuchkov, M.T. (ed.) (2011) *Istoricheskiy put' Sverdlovskoy zheleznoy dorogi* [The historical path of the Sverdlovsk Railway]. Ekaterinburg: UrGUPS.
- Streltsov, A.Ya. (1970) Bashkirskaya partorganizatsiya vo glave stroitel'stva zheleznoy dorogi k Ishimbaevskim mestorozhdeniyam nefi [The Bashkir party organization leading the construction of the railway to the Ishimbay oil fields]. *Uchenye zapiski Bashkirskogo universiteta*. 39. pp. 82–95.
- Stoyanova, T.A. (1981) *Deyatel'nost' partiynykh organizatsiy po razvitiyu zheleznodorozhnogo transporta Urala v gody sotsialisticheskogo stroitel'stva (1933–1937 gg.)* [The activities of party organizations in the development of Ural railway transport during socialist construction (1933–1937)]. History Cand. Diss. Sverdlovsk.
- The CPSU. (1970) O direktivakh po sostoyaniyu pyatiletnego plana narodnogo khozyaystva [On directives for the five-year national economic plan]. In: Egorov, A.G. & Bogolyubov, K.M. (eds) *Kommunisticheskaya partiya Sovetskogo Soyuz v rezolyutsiyakh i resheniyakh sezdov, konferentsiy i plenumov TsK (1898–1971)* [The Communist Party of the Soviet Union in resolutions and decisions of congresses, conferences and plenary sessions of the Central Committee (1898–1971)]. 8th ed. Vol. 4. pp. 31–51. Moscow: Politizdat.
- The CPSU. (1971) Dvadsat' tretiy s'ezd KPSS [The 23rd Congress of the CPSU]. In: Egorov, A.G. & Bogolyubov, K.M. (eds) *Kommunisticheskaya partiya Sovetskogo Soyuz v rezolyutsiyakh i resheniyakh sezdov, konferentsiy i plenumov TsK (1898–1971)* [The Communist Party of the Soviet Union in resolutions and decisions of congresses, conferences and plenary sessions of the Central Committee (1898–1971)]. 8th ed. Vol. 9. pp. 15–100. Moscow: Politizdat.
- The CPSU. (1971) Tretiy pyatiletniy plan razvitiya narodnogo khozyaystva SSSR (1938–1942 gg.) [The third five-year plan for the development of the USSR national economy (1938–1942)]. In: Egorov, A.G. & Bogolyubov, K.M. (eds) *Kommunisticheskaya partiya Sovetskogo Soyuz v rezolyutsiyakh i resheniyakh sezdov, konferentsiy i plenumov TsK (1898–1971)* [The Communist Party of the Soviet Union in resolutions and decisions of congresses, conferences and plenary sessions of the Central Committee (1898–1971)]. 8th ed. Vol. 5. pp. 335–366. Moscow: Politizdat.
- Sergeev, M.A. (ed.) (1988) *Istoriya narodnogo khozyaystva Urala (1917–1945)* [History of the Ural national economy (1917–1945)]. Vol. 1. Sverdlovsk: Ural State University.
- The State Archives of Sverdlovsk Region (GASO). (n.d.) Fund R-65. List 3. File 1507. p. 8.
- Anon. (1938) *Nasha oblast': proshloe i nastoyashchee Sverdlovskoy oblasti* [Our region: The past and present of Sverdlovskaya Oblast]. Sverdlovsk: Sverdlovskoe knizhnoye izdatel'stvo.
- Lukyanin, V. (1998) *Bol'she veka na sluzhbe Rossii* [More than a century in the service of Russia]. Ekaterinburg: SV-96.
- The State Archives of Sverdlovsk Region (GASO). (n.d.) Fund R-88, List 1. File 3922. p. 51.

14. Kryuchkov, M.T. (ed.) (2009) *Stranitsy istorii Rossii* [Pages of Russian History]. Vol. 69(152). Ekaterinburg: UrGUPS.
15. The United State Archive of Chelyabinsk Region (OGACHO). (n.d.) Fund R-485. List 5. File 444. p. 88.
16. Klimov, I.P. (2006) Stanovleniye grazhdanskoy aviatsii na Urale (20–30-ye gg. XX v.) [The formation of civil aviation in the Urals (1920s–1930s)]. *Vestnik Tyumenskogo gosudarstvennogo universiteta*. 1. pp. 188–195.
17. The Russian State Archive of Economics (RGAE). (n.d.) Fund 9527. List 7. File 1325. p. 10 ob., 34–36.
18. The Documentation Center of Public Organizations of Sverdlovsk Oblast (TsDOOSO). (n.d.) Fund 4, List 14, File 918, L. 52.
19. The Documentation Center of Public Organizations of Sverdlovsk Oblast (TsDOOSO). (n.d.) Fund 4, List 9, File 146. p. 77.
20. The Documentation Center of Public Organizations of Sverdlovsk Oblast (TsDOOSO). (n.d.) Fund 4, List 9, File 689. p. 273.
21. Rubets, A.D. (2004) *Istoriya avtomobil'nogo transporta Rossii* [History of Russian Automobile Transport]. 2nd ed. Moscow: Academia.
22. Gladkov, I.A. (ed.) (1978) *Istoriya sotsialisticheskoy ekonomiki SSSR* [History of the Socialist Economy of the USSR]. Vol. 5. Moscow: Nauka.
23. Chernenko, K.U. & Smirnyukova, M.S. (eds) (1967) *Resheniya partii i pravitel'stva po khozyaystvennym voprosam* [Decisions of the Party and Government on Economic Issues]. Vol. 2. Moscow: Politizdat.
24. Orlov, B.P. (1963) *Razvitie transporta SSSR. 1917–1962: Istoriko-ekonomicheskiy ocherk* [Development of USSR Transport. 1917–1962: A Historical-Economic Essay]. Moscow: USSR AS.
25. The CPSU. (1971) Vosemnadtsataya konferentsiya VKP(b) [The 18th Conference of the All-Union Communist Party (Bolsheviks)]. In: Egorov, A.G. & Bogolyubov, K.M. (eds) *Kommunisticheskaya partiya Sovetskogo Soyuza v rezolyutsiyakh i resheniyakh sezdov, konferentsiy i plenumov TsK (1898–1971)* [The Communist Party of the Soviet Union in resolutions and decisions of congresses, conferences and plenary sessions of the Central Committee (1898–1971)]. 8th ed. Vol. 5. pp. 459–474). Moscow: Politizdat.

Сведения об авторе:

Климов Иван Павлович – доктор исторических наук, профессор кафедры теории государства и права и международного права Института государства и права Тюменского государственного университета (Тюмень. Россия). Email: 207633@mail.ru

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Information about the author:

Klimov Ivan Pavlovich – Doctor of Historical Sciences, Professor at the Department of Theory of State and Law and International Law at the Institute of State and Law of the University of Tyumen (Tyumen. Russian Federation). Email: 207633@mail.ru

The author declares no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 01.06.2021; принята к публикации 01.04.2025

The article was submitted 01.06.2021; accepted for publication 01.04.2025