

ИСТОРИЯ

Научная статья
УДК 94(470+571)"1941/1945"
doi: 10.17223/15617793/519/11

Владивостокский железнодорожный узел и тихоокеанский маршрут ленд-лиза (1941–1945 гг.)

Илья Артурович Гудков¹

¹ *Дальневосточный федеральный университет, Владивосток, Россия, gudkov.ia96@gmail.com*

Аннотация. Рассматривается функционирование Владивостокского железнодорожного узла как важного элемента транспортной системы советского Дальнего Востока в годы Великой Отечественной войны. На основе архивных материалов проанализированы основные аспекты взаимодействия Владивостокского торгового порта и Приморской железной дороги в деле обеспечения поставок по ленд-лизу. Показаны основные трудности, возникавшие в ходе работы узла в условиях военного времени и комплекс мер, позволивших обеспечить бесперебойное снабжение фронта и тыла, что стало важным вкладом в поддержание оборонного потенциала страны.

Ключевые слова: Дальний Восток, транспортная система, железнодорожный узел, Великая Отечественная война, ленд-лиз, Владивостокский порт, Приморская железная дорога

Для цитирования: Гудков И.А. Владивостокский железнодорожный узел и тихоокеанский маршрут ленд-лиза (1941–1945 гг.) // Вестник Томского государственного университета. 2025. № 519. С. 85–93. doi: 10.17223/15617793/519/11

Original article
doi: 10.17223/15617793/519/11

Vladivostok railway junction and the Lend-Lease Pacific corridor (1941–1945)

Ilya A. Gudkov¹

¹ *Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russian Federation, gudkov.ia96@gmail.com*

Abstract. This article analyzes the functioning of the Vladivostok railway junction—a critical component of the USSR's logistics system during the Great Patriotic War—which handled the receipt and dispatch of strategic cargo supplied by the Allies under the Lend-Lease program. The study aims to uncover the complex challenges faced by the Vladivostok Commercial Port and the Primorsky Railway, while also assessing the effectiveness of measures implemented to overcome crisis phenomena under conditions of extreme operational pressure. The research draws on archival materials, including documents from central state archives and regional repositories, primarily the State Archive of Primorsky Krai (GAHK), as well as reports from people's commissariats, decrees of the State Defense Committee, and departmental records. These sources enable the reconstruction of freight turnover dynamics, identification of systemic constraints, and analysis of administrative decisions. The study focuses on the contradiction between the growing volume of Lend-Lease deliveries and the limited capacity of the Far East's transport infrastructure. The author demonstrates that from 1942 onward, the port experienced a chronic shortage of railway wagons (30–50% of required capacity), overcrowded warehouses and berths, and a lack of qualified personnel. Peak loads, reaching 14,000–15,000 tons of cargo per day in 1945, were exacerbated by the region's geographic isolation, underdeveloped material and technical base, and seasonal navigation limitations in the Pacific Ocean. The key methodological approach involved examining the interaction between the port and the Primorsky Railway as an integrated mechanism. The findings indicate that despite the introduction of innovative methods—such as rapid "ship-to-wagon" unloading and mechanization covering up to 88% of operations—their effectiveness was undermined by systemic problems: irregular wagon supply, mismatches between rolling stock types and cargo requirements, and the accumulation of "blockages" at berths. By 1943, for instance, up to 43.7% of vessels experienced downtime due to the lack of timely loading, and by 1945, accumulated cargo required 3.7 times more wagons than the infrastructure could provide. The author highlights the role of state regulation: 17 decrees issued by the State Defense Committee in 1943–1945 mandated the redistribution of wagons among railways, introduced strict loading norms (800 wagons per day), and prohibited the delay of trains. However, geographic remoteness and technical backwardness of the infrastructure limited the implementation of these directives. Particular attention is paid to the role of international cooperation. Deliveries from the United States included not only military equipment and raw materials but also provided the port with crane mechanisms and knocked-down wagons assembled in repair workshops. While this partially compensated for resource shortages, the dependence on external supplies underscored the system's vulnerability.

Keywords: Far East, transport system, railway junction, Great Patriotic War, lend-lease, Vladivostok port, Primorsky Railway

For citation: Gudkov, I.A. (2025) Vladivostok railway junction and the Lend-Lease Pacific corridor (1941–1945). *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal*. 519. pp. 85–93. (In Russian). doi: 10.17223/15617793/519/11

Введение

Великая Отечественная война стала тяжелейшим испытанием для всего советского народа. Победа в войне стала возможна во многом благодаря героическому сопротивлению бойцов и командиров Красной армии, а также самоотверженному труду гражданского населения. Многие исследователи, как историки, так и экономисты, справедливо отмечают, что наряду с воинской доблестью и героизмом важнейшим фактором победы в войне стал материальный фактор – так называемая экономика победы [1, 2]. Особая роль в этой сложнейшей миссии отводилась транспортным предприятиям – артериям советской военной экономики, доставлявшим все необходимое на фронт и предприятия страны.

Среди ключевых функциональных задач советской транспортной системы в военный период, наряду с оперативным снабжением фронтовых соединений и эвакуацией промышленных объектов, особое значение приобрела организация доставки стратегических ресурсов, включая сырье, боеприпасы, оборудование, технику и вооружение, поступавшие в СССР в рамках программы ленд-лиза. Транспортная инфраструктура, обеспечивавшая реализацию данной программы, представляет собой сравнительно новую исследовательскую область в отечественной историографии. Экстраординарный объем ресурсных затрат и многоуровневая международная кооперация, сопровождавшие выполнение союзнических поставок, актуализируют необходимость комплексного анализа, позволяющего дистанцироваться от традиционной проблематики, сфокусированной на экономико-политическом значении ленд-лиза, и перейти к изучению слабо исследованных оперативно-логистических аспектов.

К процессу транспортировки грузов подключились все действующие на тот момент транспортные системы, однако наибольшая исследовательская активность сконцентрирована на роли железнодорожных [3, 4] и морских коммуникаций [7, 8, 31]. При этом вопросы взаимодействия различных видов транспорта, связанные с координацией логистических узлов в рамках единой системы снабжения, остаются недостаточно изученными, что определяет перспективность дальнейших изысканий в данном направлении.

Статья посвящена деятельности Владивостокского железнодорожного узла, ставшего ключевым звеном логистической системы СССР в годы Великой Отечественной войны, обеспечивавшим прием и отправку стратегических грузов, поставляемых союзниками по программе ленд-лиза. Владивостокский железнодорожный узел – воднотранспортный узел транспортной системы советского Дальнего Востока, осуществлявший в рамках исследуемого периода грузопассажирские перевозки между Владивостокским морским торговым портом и Уссурийской (до 1936 г.), Дальневосточной (до 1939 г.) и Приморской железной дорогой (в

рамках исследуемого периода). Цель исследования – раскрыть комплекс проблем, с которыми столкнулись Владивостокский торговый порт и Приморская железная дорога, а также оценить эффективность мер, направленных на преодоление кризисных явлений в условиях экстремальных нагрузок.

Исследование основывается на материалах фондов федеральных и региональных архивов: Государственного архива Российской Федерации (ГА РФ, г. Москва); Российского государственного архива социально-политической истории (РГАСПИ, г. Москва); Государственного архива Приморского края (ГАПК, г. Владивосток) и Государственного архива Хабаровского края (ГАХК, г. Хабаровск).

Состояние накануне войны

Во второй половине 1930-х гг. ориентация экономического развития Дальнего Востока СССР с направленности на выстраивание тесного взаимодействия на внешних рынках сменялась необходимостью формирования мощной производственной базы: усиления обороноспособности, обеспечения безопасности дальневосточных районов и укрепления транспортной взаимосвязи с центром страны. Отказ от приоритетности международных коммуникаций в сторону обеспечения внутреннего сообщения не мог не отразиться на особенностях функционирования транспортной системы.

В этих условиях Владивостокский морской торговый порт, являвшийся во второй половине 1920-х – начале 1930-х гг. центром международной торговли советского Дальнего Востока и катализатором развития региональной экономики, постепенно утрачивал свое определяющее значение в транспортной системе, превращаясь в одно из ее рядовых звеньев, что, безусловно, отразилось не только на объемах его производственной деятельности, но и на финансировании и «весе» в решении межведомственных противоречий. Решающую роль в транспортном обеспечении Дальнего Востока стали играть магистральные пути сообщения, связывающие его с центральной частью страны.

На Дальнем Востоке, административно подчиняясь Наркомату путей сообщения, железнодорожный транспорт состоял из трех самостоятельных подразделений, сформированных в конце 1930-х гг. По решению СНК и ЦК ВКП(б) 27 февраля 1936 г. Уссурийская железная дорога была разделена на Амурскую и Дальневосточную, а 19 апреля 1939 г. из состава Дальневосточной была выделена самостоятельная Приморская железная дорога [5. С. 189].

В предвоенные периоды на Дальнем Востоке, несмотря на то что уже к началу 1930-х гг. он был полностью включен в единое экономическое пространство СССР, по-прежнему приоритетным в развитии транспорта оставались вопросы укрепления обороноспособности дальневосточных рубежей. Именно транспорт

исторически играл ключевую роль в осуществлении всех планов по повышению боеспособности армии и флота, а также развития промышленного потенциала Дальневосточного региона. В конце 1930 – начале 1940-х гг. к транспортной системе региона стали предъявляться повышенные требования. Основное внимание при этом было уделено реконструкции уже имеющихся транспортных коммуникаций, а также совершенствованию и расширению парка транспортных средств: подвижного железнодорожного состава, морских и речных судов, автомашин.

Несмотря на то что Владивостокский порт в начале 1930-х гг. потерял свою важную международную роль, вместе с Транссибирской магистралью он становился инфраструктурной основой расширения транспортной доступности всего Дальнего Востока, поддержания связи с основной частью страны для его окончательной экономической интеграции и завершения социалистической индустриализации

К началу 1940-х гг., в связи с началом Второй мировой войны в Европе, происходило перераспределение задач и объемов работ дальневосточного транспорта. Об этом говорит тот факт, что с 1940 г. в структуре грузооборота Владивостокского порта резко возрос удельный вес импорта, идущего как в промышленные центры и на стройки третьей пятилетки; так и следующего транзитом по установившейся регулярной Европееко-Азиатской судоходной линии ввиду «военизации» акватории Атлантического океана [6. С. 220]. Это снова придало порту значение всесоюзного и привлекло внимание к его работе не только местных, но и центральных партийных и советских органов. Владивостокский железнодорожный узел, соединявший производственные цепочки Владивостокского морского торгового порта и Приморской железной дороги, стал приобретать важное стратегическое значение. Окончательно статус был закреплен после нападения Германии на Советский Союз и начала Великой Отечественной войны летом 1941 г., что и стало причиной дальнейшего распространения на программы ленд-лиза на СССР.

Особенности и трудности

Первоначально Владивосток не рассматривался руководством СССР в качестве основного порта для приема поставок. Несмотря на опасения союзников по поводу действий немецкого подводного флота и инфраструктурных возможностей Мурманска и Архангельска, официальная позиция СССР была весьма четкой: в отношении главенства северных портов сомнений не высказывалось. Однако опыт первых полярных конвоев, несших тяжелые потери от немецких подлодок, продемонстрировал необходимость иного распределения потоков ленд-лиза. В этой связи самый длинный и сложный (с точки зрения условий плавания) Тихоокеанский маршрут ленд-лиза, проходивший через зону боевых действий Японии и США, поневоле становился приоритетным направлением поставок [7. С. 67–68].

Как результат, в годы Великой Отечественной войны через Тихий океан было доставлено около половины грузов ленд-лиза, а Владивостокский торговый

порт превратился в самый технически оснащенный и стратегически важный порт всей страны. В отдельные месяцы, обрабатывая более 300 тыс. т грузов, по грузообороту он превосходил квартальные показатели предыдущих лет и даже годовые объемы работы практически всех советских портов, обеспечивавших поставки по ленд-лизу [8. С. 80].

Естественно, масштаб ставящихся перед Владивостокским железнодорожным узлом задач вызвал серьезные проблемы организации производственной деятельности. К началу системной работы узла с грузами ленд-лиза (со второй половины 1942 г.) рабочий парк железных дорог Дальнего Востока значительно сократился из-за передачи части паровозов и вагонов на фронт. По Приморской железной дороге в 1942, 1943 и 1945 гг. было отправлено соответственно 28, 44 и 52% подвижного состава. Если в 1941 г. СССР получил 33 тыс. новых вагонов, то в 1942 г. их производство полностью остановилось. Так, уже к началу осени 1941 г. Владивостокский порт столкнулся с критическим дефицитом подвижного состава [3. С. 90–91]. Тем не менее с началом военных действий объемы грузоперевозок сократились, а пропускная способность использовалась не в полной мере. Например, если в 1940 г. по Приморской железной дороге было перевезено 14 млн т грузов, то к 1943 г. этот показатель упал до 7 млн т, что было связано с резким снижением числа груженых вагонов [9. С. 50].

К середине второго года войны Владивостокский железнодорожный узел также стал ощущать серьезные изменения в структуре вагонооборота. В 1941 г. во Владивостокский порт под погрузку импортных грузов поступил 40 871 вагон общей грузоподъемностью 653,5 тыс. т, тогда как в 1942 г. этот показатель возрос до 42 117 вагонов и 719,3 тыс. т. Диспропорция между ростом количества вагонов (3%) и их грузоподъемностью (10%) указывала на снижение требований к максимальной загрузке, обусловленное дефицитом подвижного состава. Переориентация порта на обработку импортных грузов также повлияла на структуру вагонооборота: в 1941 г. для импорта было выделено 23 474 вагона (334,1 тыс. т), а в 1942 г. – 28 672 вагона (452,5 тыс. т), что означало увеличение на 122,1% и 135,4% соответственно. Противоположная динамика наблюдалась и по выгрузке: объем сократился на 22,6% по количеству вагонов и на 16,5% по грузоподъемности [10. Л. 4]. Это позволило перенаправить ресурсы на обеспечение вывоза импортных грузов, оптимизировав использование железнодорожных мощностей.

Столь резкие изменения произошли не только по причине общего увеличения поставок союзников (в связи с окончательным укреплением Тихоокеанского маршрута как основного и общего налаживания логистики поставок), но и ввиду масштабных изменений в характеристиках поступающих грузов – грузооборот сместился в сторону тяжелых и негабаритных позиций: автомобили; локомотивы и вагоны; крановое и промышленное оборудование. Несмотря на сложности обработки таких грузов, к 1944 г. средняя загрузка одного вагона существенно снизилась по сравнению с

1942 г. – вагоны не использовали полностью свою грузоподъемность и объем. Однако из-за дефицита подвижного состава часто практиковалась дополнительная загрузка платформ металлом, ящиками и бочками поверх автомобилей и оборудования [10. Л. 31–38]. За 1943–1944 гг. железнодорожный узел порта перевез специальными составами свыше 400 тыс. т негабаритных грузов [5. С. 195].

Дефицит подвижного состава оставался критическим на всем протяжении войны, вызывая простои техники и рабочей силы. Если в 1941 г. задержки в работе узла объяснялись отсутствием задач, то позднее основной причиной стала несвоевременная подача вагонов. Так, в 1943–1944 г. выполнение заявок порта на вагоны составило лишь 49% от требуемого количества, что привело к полной загрузке складских площадей. Ежемесячно в порту накапливалось до 84,7 тыс. т невывезенных грузов [11. Л. 105]. К этому времени нагрузка на железнодорожный узел выросла в 36 раз по сравнению с довоенным 1940 г. Как отмечал инженер-строитель дальневосточных портов Н.А. Баландин: «В сентябре 1941 года Владивосток задыхался от грузов ленд-лиза. Импорт заполнил улицы Портовую и Верхнепортовую, а паровозов и вагонов катастрофически не хватало» [3. С. 91]. Как пример, в 1944 г. портом был установлен плановый объем подачи вагонов Приморской железной дорогой в 149 427 ед., однако фактически предоставлено лишь 107 152. Это приводило к вынужденному превышению высоты штабелирования грузов, загрязнению проездов, нарушению правил пожарной безопасности и увеличивало число перевалок [12. Л. 9].

Дополнительные сложности создавало игнорирование ведомством (зачастую вынужденное) запросов на специализированный подвижной состав – крытые вагоны, платформы, рефрижераторы. Отсутствие необходимых типов вагонов замедляло отправку отдельных категорий грузов, а склады, не рассчитанные на такие объемы хранения, оставались переполненными. В этих условиях даже призванный ускорить обработку судов прогрессивный метод погрузочно-разгрузочных работ «борт-вагон» (о котором речь пойдет далее), применялся ограниченно из-за неравномерной подачи составов и их общего дефицита, что безусловно сказывалось на общих результатах работы всего Владивостокского железнодорожного узла [10. Л. 9].

Рост грузооборота при хронической нехватке складских площадей вынуждал выгружать импортные грузы непосредственно на причалы. Такая практика требовала дополнительных операций по перевалке между складами или к участкам, оборудованным подъездными железнодорожными путями. Например, в первом полугодии 1944 г. 164,1 тыс. т (6,8% общего грузооборота) было обработано по схеме «склад-склад». Увеличение числа перегрузок повышало коэффициент перевалки, а дефицит кадров усугублял задержки в обработке судов: в первой половине 1943 г. 43,7% прибывших судов (101 из 231) простаивали [13. Л. 30; 11. Л. 31].

Со временем проблема приобрела системный характер. К 1943–1944 гг. все свободное пространство

причалов, предназначенное для техники и персонала, оказалось заполнено грузами. Это не только парализовало логистику, но и делало невозможным оперативное маневрирование ресурсов, еще больше замедляя работу порта.

Поиски путей решения

Ответственность за задержки в работе Владивостокского железнодорожного узла распределялась не только на железную дорогу. Как подчеркивалось в документах Приморской магистрали в адрес Наркомата путей сообщения, Владивостокский порт систематически не выполнял нормативы погрузки. С середины 1942 г. ситуация с простоями подвижного состава, усугубляемая ростом грузооборота, приобрела хронический характер. Например, при установленном Государственным комитетом обороны (ГКО) на август–декабрь 1944 г. плане погрузки портом 500 вагонов и 250 цистерн ежесуточно фактически грузилось 390 и 120 единиц при подаче 600 вагонов [14. Л. 103]. В декабре вместо 15,5 тыс. вагонов и 7,7 тыс. цистерн было обработано лишь 8 598 и 6 759 соответственно.

Подобные сбои провоцировали простои железнодорожной инфраструктуры: в 1944 г. ежемесячно простаивало 1,8–4,2 тыс. вагонов (всего 33 тыс. за год), что эквивалентно 190 тыс. вагоно-часов потерь и штрафам на 1 млн руб. в пользу Приморской магистрали [15. Л. 6, 25].

Ключевыми факторами простоев вагонов во Владивостокском порту, помимо объективной перегрузки импортными грузами, стали недостаточный контроль за своевременной подачей составов и слабая организация погрузки с учетом специализации вагонов.

Для оптимизации работы транспортного узла в 1942–1944 гг. регулярно (каждые три месяца) формировались совместные комиссии представителей порта и Приморской железной дороги. Их задачей был анализ причин задержек и разработка корректирующих мер. Например, приказом начальника порта А.Х. Передерия от 18 сентября 1942 г. во 2-м и 3-м районах ввели штатные позиции начальников железнодорожных участков, складских групп и дополнительного диспетчера при главном управляющем. Это позволило усилить координацию погрузочно-разгрузочных процессов и улучшить учет обработки вагонов [16. Л. 1–2].

Рост объемов импортных поставок с середины 1942 г. потребовал внедрения новых организационных подходов. Ключевой задачей стала координация работы транспортных служб: утверждался жесткий график маневровых паровозов, на станциях формировались единые рабочие смены, за причалами закреплялись постоянные весовщики (младшие и старшие), тальманы и помощник заведующего причалами, а также разрабатывался централизованный план обработки грузов [17. С. 222–224]. Неспособность администрации Владивостокского порта и Приморской железной дороги обеспечить своевременный вывоз импорта вызвала серьезную озабоченность в центральных ведомствах. Особое внимание работе узла уделял Государственный комитет обороны, который в 1943–1944 гг. принял свыше десяти постановлений для оптимизации логистики на Приморской и Дальневосточной

железных дорогах, учитывая стратегическую важность доставки грузов на фронт и предприятия в условиях крупномасштабных наступлений Красной армии.

Для ускорения обработки импортных грузов и предотвращения переполнения складов работники Владивостокского порта заменили традиционную схему разгрузки «борт–склад–вагон» на более эффективную модель «борт–вагон». Это означало, что грузы с судов напрямую загружались в вагоны через ленточные транспортеры или с помощью порталных кранов, минуя складские помещения, что позволило сократить расход электроэнергии, снизить затраты на хранение и высвободить трудовые ресурсы. Одновременно загружались 3–4 вагона по количеству транспортеров, а непрерывная работа механизмов обеспечивала погрузку крупнотоннажного судна за 20–30 минут. Благодаря применению метода «борт–вагон» в 1942 г. в порту впервые достигли рекордной экономии времени: пароход «Советская Латвия» разгрузили на оба борта за 33 часа быстрее нормы, а «Жулу» – за 51 час [18. Л. 11, 137].

Несмотря на успехи в оптимизации перегрузочных процессов, включая рост доли прямых операций «борт–вагон», их эффективность снижалась из-за вынужденных перевалок, вызванных дефицитом вагонов. Периодически порт был вынужден отказываться от скоростной обработки судов из-за переполнения причалов и складов. Решение этой проблемы оставалось неполным вплоть до завершающего этапа войны.

Как отмечалось в докладной записке А.И. Микояна на имя И.В. Сталина от 24 апреля 1943 г., в порту скопилось около 200 тыс. т грузов: 90 тыс. т на складах и причалах, 110 тыс. т – в трюмах 20 судов у причальной линии и на рейде [19. Л. 177–179]. К началу 1945 г. ситуация не улучшилась: по данным Народного комиссариата государственной безопасности, в январе объем невывезенных грузов достиг 311 тыс. т (требовавших 8,5 тыс. вагонов для вывоза), включая 162 тыс. т на 54 судах, ожидавших разгрузки с конца 1944 г. [13. Л. 25].

Таким образом, даже частичное внедрение прогрессивных методов осуществления грузовых операций не смогло компенсировать системные ограничения, что подчеркивало зависимость логистики порта от внешних факторов – от вагонного парка до складских мощностей.

Пик нагрузки на транспортный узел пришелся на вторую половину 1944 г., когда скопившиеся грузы физически не успевали вывозить из-за ограниченных возможностей железной дороги. Подобные простои могли негативно сказаться на общем ходе и темпах наступления Красной армии. Для разгрузки складов и причалов 6 августа 1944 г. ГКО издал Постановление «О ежесуточной погрузке по Приморской железной дороге в августе 1944 г. 500 вагонов импортных грузов» [20. Л. 1–240]. Однако к середине месяца выполнение плана составило лишь 64%, что привело к увеличению остатка грузов во Владивостоке на 40 тыс. т только за первые две недели августа.

Вышеупомянутый резкий дисбаланс между погрузкой и выгрузкой привел к острой нехватке вагонов на Приморской железной дороге. Для решения проблемы, помимо самостоятельного производства, вагоны привлекались с других дорог через механизмы Народного

комиссариата путей сообщения: из резервов ведомства [21. Л. 371] и путем перераспределения между прочими железнодорожными узлами [22. Л. 1]. Например, в 1943 г. во Владивосток ежемесячно поступало 5–8 тыс. дополнительных вагонов, платформ и цистерн при среднем месячном обороте 20–30 тыс. единиц и суточном – 500–700 [23. Л. 113–122; 24. Л. 83–89; 25. Л. 45–48].

22 августа 1944 г. в условиях нарастающих логистических сложностей, Государственный комитет обороны утвердил Постановление «О мерах по обеспечению отгрузки импортных грузов по Приморской железной дороге в августе и сентябре 1944 г.» [26. Л. 101–102]. Документом предусматривалось увеличение суточной нормы погрузки до 800 вагонов для компенсации невыполненных объемов августа. Наркомату путей сообщения вменялось в обязанность формировать ежедневно не менее 10 маршрутов «порожняком» (по 70 вагонов каждый), направляемых во Владивосток, при одновременном поддержании в рейсе 12 тыс. единиц подвижного состава под импортные грузы. Для реализации Постановления впервые за военный период к решению проблемы подключились Калининская, Западная, Московско-Рязанская, Московско-Окружная и Казанская железные дороги. Им предписывалось не только передать часть вагонов Приморской магистрали, но и ежедневно комплектовать эшелоны из собственного парка. Для ускорения движения составов на восток вводился категорический запрет на их задержку и изъятие пустых вагонов. Дополнительно регламентировались: максимальное время простоя под погрузкой/разгрузкой – 6 часов; минимальная суточная скорость продвижения – 600–650 км [14. Л. 10–11].

Предпринятые меры способствовали ускорению обработки импорта и частичному сокращению «завалов» в порту, однако дефицит вагонов сохранялся. Фактическая скорость движения составов на Дальневосточной и Восточно-Сибирской магистралях не превышала 450–480 км/сутки, а в отдельных случаях падала до 300 км/сутки. Уже к октябрю порт вновь столкнулся с критическим объемом невывезенных импортных грузов [14. Л. 10–11, 103]. Несмотря на предпринимаемые усилия, полной обеспеченности вагонным парком достичь не удалось. Даже в 1945 г. дефицит подвижного состава под погрузку во Владивостокском порту сохранялся на уровне 32,7% [13. Л. 27–28].

Нехватка вагонного парка в годы войны ощущалась по всей стране, соответственно, решать проблему своевременной погрузки местным властям зачастую приходилось своими силами. Здесь пригодился опыт работы порта в период Первой мировой войны, когда он также являлся ключевым пунктом по приему иностранных военно-технических поставок.

Как отмечал в своих мемуарах первый секретарь Приморского крайкома ВКП(б) Н.М. Пегов, «... в крайкоме предварительно долго ломали голову с железнодорожниками и портовиками над этой проблемой (нехваткой железнодорожных вагонов. – *Прим. авт.*) ... Если бы один-два судна в караване везли не грузы, а железнодорожные вагоны и платформы в разобранном виде, то в порту эти суда разгружались бы в первую очередь, затем мы собирали бы вагоны и платформы и

грузили на них доставленные грузы» [21. С. 176–177]. Идея была озвучена и поддержана со стороны Наркома внешней торговли А.И. Микояна, и вскоре из США стали поступать разобранные вагоны, которые монтировали в портовых мастерских, частично компенсируя нехватку [27. С. 177].

По причине наращивания наступательных действий Красной армии во второй половине 1944 г. прогнозировался рост объемов поставок по ленд-лизу. Это потребовало от руководства порта срочных мер по разгрузке причалов и складов для предотвращения кризиса логистики. Сезонный фактор сыграл положительную роль: ограниченная зимняя навигация в северной части Тихого океана позволила снизить нагрузку. В феврале 1945 г., благодаря временному сокращению грузопотока, удалось расчистить складские площади и освободить причальные линии. К концу месяца на складах оставалось лишь 11 тыс. т грузов, преимущественно угля и руды для экспорта (9,5 тыс. т), что позволило Владивостокскому порту подготовиться к открытию навигации в апреле 1945 г. [28. Л. 2–7].

Если в первые десять дней месяца суточный грузооборот составлял в среднем 4 тыс. т, что даже вызывало простои из-за недостатка работы, то с середины апреля начался период максимальной нагрузки за все военное время. Массовое прибытие судов с импортным оборудованием привело к росту среднесуточного объема переработки до 11,3 тыс. т. В отдельные дни показатель достигал 14–15 тыс. т, установив абсолютный рекорд за всю историю порта [28. Л. 36].

Высокая эффективность работы обеспечивалась оптимизацией трудовых ресурсов и активным использованием механизированных методов. В первом полугодии 1945 г. уровень механизации грузовых операций достиг 88%, а доля разгрузки по схеме «борт–вагон» возросла до 40% против средних 15–25% в предыдущие годы [28. Л. 63–64]. Это свидетельствовало о качественном скачке в организации процессов, позволившем справиться с беспрецедентным грузопотоком.

В условиях невозможности масштабной модернизации инфраструктуры акцент делался на оптимизации существующих ресурсов: пересмотр режимов использования механизмов; внедрение новых методов разгрузки судов и формирования вагонных партий; усиление трудовой дисциплины и поощрение инициатив сотрудников. Эти меры способствовали снижению складских запасов и повышению операционной эффективности в условиях военного времени.

Применение схемы «борт–вагон» способствовало не только сокращению времени обработки судов, но и минимизации промежуточных перевалок. Это повысило эффективность использования трудовых ресурсов: при том же количестве рабочих порт смог обрабатывать на 30% больше грузов. Например, в 1942 г. стоимость перевалки одной тонны груза по традиционной схеме «борт–склад–вагон» составляла 3 руб. 42 коп. на одного грузчика, тогда как при методе «борт–вагон» к 1944 г. расходы снизились до 2 руб. 54 коп. [18. Л. 5].

Помимо экономии на оплате труда, новая схема уменьшила энергопотребление, расходы на складское

хранение и сократила простои вагонов. Непосредственная погрузка в железнодорожный состав исключала необходимость дополнительного формирования партий груза на складах, ускоряя логистику.

Вторым ключевым направлением оптимизации стало внедрение скоростного метода разгрузки. Если схема «борт–вагон» базировалась на технических инновациях, то скоростной метод стал результатом модернизации управленческих и производственных процессов во Владивостокском порту. Его основу составили рациональная организация труда, оптимизация размещения механизмов, а также внедрение соревновательных практик и укрепление дисциплины среди работников.

Внедрение скоростного метода погрузочно-разгрузочных работ во Владивостокском порту удалось реализовать только к концу 1944 г. Для достижения требуемых показателей механизации, увеличения численности рабочих и повышения их квалификации руководству порта потребовалось почти три года. Эти усилия привели к существенному улучшению операционной эффективности. К концу первого полугодия 1945 г. суточный объем обработки грузов достиг 14,1 тыс. т, при этом метод «борт–вагон» применялся более чем на 40% судов [28. Л. 63]. Сочетание скоростной разгрузки с соревновательными практиками значительно повысило производительность порта. В письме секретаря Приморского крайкома ВКП(б) Н.М. Пегова, адресованном Г.И. Маленкову и А.А. Андрееву, отмечались впечатляющие результаты метода. Например, пароход «Брянск» грузоподъемностью 9 467 т был разгружен за 38 часов вместо прежних 363, «Сталинград» (9 600 т) – за 41 час вместо 269, «Кулу» (8 120 т) – за 24 часа вместо 260, «Менделеев» (6 844 т) – за 32 часа вместо 262, а «Ижора» – за 20 часов вместо 172. В 1945 г. применение скоростной разгрузки позволило сэкономить 3068 судов/часов [29. Л. 162–163], что подтвердило ее роль в оптимизации логистических процессов в условиях военного времени.

Первое полугодие 1945 г. стало пиковым по грузообороту за весь военный период. По сравнению с аналогичным периодом 1944 г. объем переработанных грузов вырос на 127 тыс. т (10,9%), достигнув 1 268,8 тыс. т, из которых 95,8% составляли поставки по ленд-лизу. Наибольшая нагрузка пришлась на второй квартал, когда порт обработал 1 003,4 тыс. т (79% от общего полугодического объема).

Однако уже с третьего квартала 1945 г. структура грузооборота начала меняться: при общем объеме в 420 тыс. т доля импорта сократилась до 129,6 тыс. т (30,9%) [28. Л. 60–61, 96].

Это было связано как с сокращением ленд-лиза после победы над Германией, так и с переориентацией на внутренние перевозки – переброску войск и подготовку к военным операциям на Дальнем Востоке. К августу 1945 г. грузооборот порта упал до 81,2 тыс. т (включая 23,5 тыс. т импорта), что в 3,7 раза меньше июльских показателей и в 3,2 раза ниже уровня августа 1944 г. [28. Л. 112]. Однако поставки по ленд-лизу, согласно договоренностям, продолжались до конца года

даже после капитуляции Японии, хотя их объемы оставались минимальными.

Результаты и выводы

Согласно отчетным документам, демонстрирующим результаты работы Владивостокского железнодорожного узла в годы Великой Отечественной войны, за 1941–1945 гг. Владивостокский морской торговый порт обработал на своих причалах 40 617 судов, из них: 1 884 судна заграничного плавания с импортными и экспортными грузами, а также 2 716 судов большого и 36 017 малого каботажа [5. С. 216]. Изначально ориентированный на внутренние перевозки, порт, обрабатывающий в основном с малогабаритные продовольственные грузы, за годы войны трансформировался в ключевой общесоюзный транспортный узел по приему и обработке разнообразных импортных военных и гуманитарных грузов различных габаритов и веса. Если в 1941 г. процент импортных грузов в общем грузообороте едва достигал 30%, то в последующие военные годы ежегодно держался на уровне не ниже 70%, достигнув в 1945 г. 80,7%. Всего же за период войны порт обработал 7 201,9 тыс. т импортных грузов – 72,3% от общего объема грузооборота, который за обозначенный период составил 9 971,9 тыс. т [13. Л. 26; 30. Л. 44].

При анализе результатов деятельности Владивостокского железнодорожного узла в период Великой Отечественной войны следует подчеркнуть, что, несмотря на систематический дефицит подвижного состава и связанные с этим простои, совместные усилия Владивостокского морского торгового порта и Приморской железной дороги позволили обеспечить бесперебойную транспортировку импортных грузов на фронт. За 1941–1945 гг. общий объем перевозок по Приморской железной дороге достиг 46,3 млн т, из которых 22,4% составили вагоны с импортом [31. С. 194–195].

Таким образом, в годы Великой Отечественной войны Владивостокский железнодорожный узел стал ключевым звеном в системе обеспечения СССР стратегическими ресурсами, значительная часть которых поступала по программе ленд-лиза. Несмотря на сохраняющиеся дискуссии о масштабах вклада союзнических поставок, их роль в поддержании оборонного потенциала страны невозможно переоценить. Через Владивосток, принявший более половины всех грузов ленд-лиза, на фронт и предприятия страны поставлялось критически важное сырье, оборудование для промышленности, продовольствие и топливо. Эти поставки, наряду с тысячами вагонов и крановых механизмов, поставленных из США, стали основой для функционирования как порта, так и железнодорожного узла, связывавшего Дальний Восток с центральными регионами.

От результатов труда Владивостокских моряков, портовиков и железнодорожников, обеспечивавших бесперебойную транспортировку стратегических грузов, во многом зависело исправное функционирование советской военной экономики и материальное обеспечение фронта. Несмотря на масштабные объемы им-

портных поставок через Владивостокский порт, их эффективное распределение по стране было невозможно без слаженной работы совместно с железнодорожной инфраструктурой. Приморская магистраль, столкнувшись с хроническим дефицитом подвижного состава, дисбалансом погрузочно-разгрузочных операций и растущим потоком сложных грузов, работала в условиях перманентного напряжения.

Стратегическая значимость узла привлекла внимание высшего руководства, что выразилось в ряде постановлений ГКО, направленных на устранение системных сбоев. Меры включали перераспределение ресурсов между железными дорогами, введение жестких нормативов по скорости и объемам перевозок, а также создание механизмов межведомственной координации. Однако географическая удаленность, техническая ограниченность инфраструктуры и кадровый дефицит снижали эффективность принимаемых решений. Ситуацию усугубляла несогласованность между портом и железной дорогой: задержки в погрузке вагонов и невыполнение планов провоцировали цепную реакцию простоев, что негативно сказывалось на общей логистике.

Нередко недочеты в работе порта были вызваны не только некачественной и несвоевременной работой на погрузочно-разгрузочных операциях или плохо организованным управлением, а в первую очередь постоянной «гонкой» портового погрузочно-разгрузочного комплекса и его технических возможностей с всевозрастающими объемами массово прибывающих в порт негабаритных и сложноконструктивных грузов, поставляемых по ленд-лизу.

Преодоление трудностей стало возможным благодаря комплексному подходу. Инновации в управлении, такие как оптимизация графиков и усиление контроля за подачей составов, сочетались с рационализацией труда и внедрением новых методов обработки грузов, таких как пересмотр методов хранения, внедрение скоростной разгрузки судов с использованием крановых механизмов, а также организация соревнований между бригадами для повышения производительности. Параллельно налаживалась международная кооперация – поставки вагонов в разобранном виде из США, которые оперативно собирались в портовых мастерских, позволили частично компенсировать дефицит подвижного состава.

Особую роль сыграла адаптация управления под экстремальные условия. Запрет на задержку составов и реквизицию «порожняка», введенный постановлениями Государственного комитета обороны, обеспечил приоритетное движение грузовых эшелонов. Однако ключевым элементом успеха оставались люди: самоотверженность грузчиков, диспетчеров и машинистов, работавших в условиях перегрузок, их способность находить нестандартные решения – от оптимизации загрузки вагонов до круглосуточного обслуживания механизмов. Именно их ежедневный труд, поддержанный административными мерами и техническими новациями, позволил сохранить функциональность узла даже в пиковые периоды военных лет.

Таким образом, Владивостокский морской торговый порт и Приморская железная дорога, действуя в экстремальных условиях, не только обеспечили связь между фронтом и тылом, но и стали символом мобилизации ресурсов в критический для страны период. Их работа, несмотря на объективные трудности, продемонстрировала

способность системы адаптироваться к вызовам времени, став одним из факторов укрепления оборонного потенциала СССР, а обеспечение бесперебойных поставок ленд-лиза в экономику СССР позволило компенсировать ограниченность внутренних ресурсов, укрепив основу материального вклада в общую победу.

Список источников

1. Грунин О.А. Факторы экономической победы Советского Союза в Великой Отечественной войне // Проблемы современной экономики. 2010. № 2 (34). С. 22–25.
2. Шалак А.В. Мобилизационная экономика как фундамент победы: оценка экономистов // Историко-экономические исследования. 2016. Т. 17, № 1. С. 143–159.
3. Тесельская И.П. Дальневосточный участок Транссиба в годы Великой Отечественной войны // Власть и управление на Востоке России: научно-публицистический журнал. 2009. № 1 (46). С. 88–94.
4. Горбунов А.А., Кретов Б.И. Военно-политическое значение железных дорог в Великой Отечественной войне // Вестник Волгоградского государственного университета. Сер. 4: История. Регионоведение. Международные отношения. 2013. № 1(23). С. 14–19.
5. Ткачева Г.А. Оборонно-экономический потенциал Дальнего Востока СССР в 1941–1945 гг. Владивосток, 2005.
6. Медведева Л.М. Развитие транспорта и его роль в освоении Дальнего Востока СССР (20–30-е годы XX века). Владивосток, 2002.
7. Гудков И.А. Владивостокский морской торговый порт в начальный период Великой Отечественной войны (1941–1942 гг.) // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2020. № 2. С. 64–73.
8. Гудков И.А. Владивостокский морской торговый порт в годы Великой Отечественной войны (1943–1945 гг.) // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2024. № 4. С. 79–89.
9. Медведева Л.М. По требованиям военного времени Дальневосточный транспорт в годы Второй мировой войны // Россия и АТР. 2002. № 3. С. 49–56.
10. Государственный архив Приморского края (ГАПК). Ф. Р-356. Оп. 9. Д. 34.
11. ГАПК. Ф. Р-356. Оп. 9. Д. 58.
12. ГАПК. Ф. Р-261. Оп. 1. Д. 17.
13. ГАПК. Ф. Р-356. Оп. 9. Д. 44.
14. Государственный архив Хабаровского края. Ф. Р-730. Оп. 31. Д. 19.
15. ГАПК. Ф. П-68. Оп. 4. Д. 115.
16. ГАПК. Ф. Р-356. Оп. 1. Д. 90.
17. Дальний Восток СССР: 1941–1945 гг. / под общ. ред. чл.-корр. РАН Н.Н. Крадина; отв. ред. Г.А. Ткачева. Владивосток: ИИАЭ ДВО РАН, 2020. 944 с. (История Дальнего Востока. Т. 3. Кн. 3).
18. ГАПК. Ф. Р-261. Оп. 1. Д. 9.
19. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 644. Оп. 2. Д. 162.
20. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 288.
21. Государственный архив Российской Федерации. Ф. Р-5446. Оп. 2. Д. 32.
22. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 338.
23. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 189.
24. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 205.
25. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 228.
26. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 296.
27. Пегов Н.М. Далекое-близкое. Воспоминания. М., 1982.
28. ГАПК. Ф. Р-356. Оп. 9. Д. 75.
29. ГАПК. Ф. П-68. Оп. 34. Д. 30.
30. ГАПК. Ф. Р-356. Оп. 9. Д. 61.
31. Ткачева Г.А. Транспорт Дальнего Востока СССР в обеспечении экономического сотрудничества со странами антигитлеровской коалиции в годы Великой Отечественной войны (1941–1945) // Военно-техническое сотрудничество России: история и современность: материалы работы научн. конф., 25 октября 2012 г. СПб, 2013. С. 184–195.

References

1. Grunin, O.A. (2010) Faktory ekonomicheskoy pobedy Sovetskogo Soyuz v Velikoy Otechestvennoy voyne [Factors of the economic victory of the Soviet Union in the Great Patriotic War]. *Problemy sovremennoy ekonomiki*. 2 (34). pp. 22–25.
2. Shalakh, A.V. (2016) Mobilizatsionnaya ekonomika kak fundament pobedy: otsenka ekonomistov [The mobilization economy as the foundation of victory: economists' assessment]. *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya*. 17 (1). pp. 143–159.
3. Teselskaya, I.P. (2009) Dal'nevostochnny uchastok Transsiba v gody Velikoy Otechestvennoy voyny [The Far Eastern section of the Trans-Siberian Railway during the Great Patriotic War]. *Vlast' i upravlenie na Vostoke Rossii: nauchno-publitsisticheskiy zhurnal*. 1 (46). pp. 88–94.
4. Gorbunov, A.A. & Kretov, B.I. (2013) Voennopoliticheskoe znachenie zheleznikh dorog v Velikoy Otechestvennoy voyne [The military-political significance of railways in the Great Patriotic War]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Ser. 4: Istoriya. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya*. 1(23). pp. 14–19.
5. Tkacheva, G.A. (2005) *Oborono-ekonomicheskii potentsial Dal'nego Vostoka SSSR v 1941–1945 gg.* [The defense-economic potential of the Far East of the USSR in 1941–1945]. Vladivostok.
6. Medvedeva, L.M. (2002) *Razvitie transporta i ego rol' v osvoenii Dal'nego Vostoka SSSR (20–30-e gody XX veka)* [The development of transport and its role in the development of the Far East of the USSR (1920s–1930s)]. Vladivostok.
7. Gudkov, I.A. (2020) Vladivostokskiy morskoy torgovyy port v nachal'nyy period Velikoy Otechestvennoy voyny (1941–1942 gg.) [The Vladivostok Commercial Seaport in the initial period of the Great Patriotic War (1941–1942)]. *Gumanitarnye issledovaniya v Vostochnoy Sibiri i na Dal'nem Vostoke*. 2. pp. 64–73.
8. Gudkov, I.A. (2024) Vladivostokskiy morskoy torgovyy port v gody Velikoy Otechestvennoy voyny (1943–1945 gg.) [The Vladivostok Commercial Seaport during the Great Patriotic War (1943–1945)]. *Gumanitarnye issledovaniya v Vostochnoy Sibiri i na Dal'nem Vostoke*. 4. pp. 79–89.
9. Medvedeva, L.M. (2002) *Po trebovaniyam voennogo vremeni Dal'nevostochnny transport v gody Vtoroy mirovoy voyny* [According to the requirements of wartime: Far Eastern transport during the Second World War]. *Rossiya i ATR*. 3. pp. 49–56.
10. State Archive of Primorsky Krai (GA PK). Fund R-356. List 9. File 34. (In Russian).

11. State Archive of Primorsky Krai (GA PK). Fund R-356. List 9. File 58. (In Russian).
12. State Archive of Primorsky Krai (GA PK). Fund R-261. List 1. File 17. (In Russian).
13. State Archive of Primorsky Krai (GA PK). Fund R-356. List 9. File 44. (In Russian).
14. State Archive of Khabarovsk Krai. Fund R-730. List 31. File 19. (In Russian).
15. State Archive of Primorsky Krai (GA PK). Fund P-68. List 4. File 115. (In Russian).
16. State Archive of Primorsky Krai (GA PK). Fund R-356. List 1. File 90. (In Russian).
17. Tkacheva, G.A. (ed.) (2020) *Dal'niy Vostok SSSR: 1941–1945 gg.* [The Far East of the USSR: 1941–1945]. In: Kradin, N.N. (ed.) *Istoriya Dal'nego Vostoka* [History of the Far East]. Vol. 3. Book 3. Vladivostok: IIAE FEB RAS.
18. State Archive of Primorsky Krai (GA PK). Fund R-261. List 1. File 9. (In Russian).
19. Russian State Archive of Socio-Political History (RGASPI). Fund 644. List 2. File 162. (In Russian).
20. Russian State Archive of Socio-Political History (RGASPI). Fund 644. List 1. File 288. (In Russian).
21. State Archive of the Russian Federation. Fund R-5446. List 2. File 32. (In Russian).
22. Russian State Archive of Socio-Political History (RGASPI). Fund 644. List 2. File 338. (In Russian).
23. Russian State Archive of Socio-Political History (RGASPI). Fund 644. List 2. File 189. (In Russian).
24. Russian State Archive of Socio-Political History (RGASPI). Fund 644. List 2. File 205. (In Russian).
25. Russian State Archive of Socio-Political History (RGASPI). Fund 644. List 2. File 228. (In Russian).
26. Russian State Archive of Socio-Political History (RGASPI). Fund 644. List 1. File 296. (In Russian).
27. Pegov, N.M. (1982) *Dalekoe-blizkoe. Vospominaniya* [The distant-near. Memoirs]. Moscow.
28. State Archive of Primorsky Krai (GA PK). Fund R-356. List 9. File 75. (In Russian).
29. State Archive of Primorsky Krai (GA PK). Fund P-68. List 34. File 30. (In Russian).
30. State Archive of Primorsky Krai (GA PK). Fund R-356. List 9. File 61. (In Russian).
31. Tkacheva, G.A. (2013) [Transport of the Far East of the USSR in ensuring economic cooperation with the countries of the Anti-Hitler coalition during the Great Patriotic War (1941–1945)]. *Voенно-техническое sotrudnichestvo Rossii: istoriya i sovremennost'* [Military-Technical Cooperation of Russia: History and Modernity]. Proceedings of the Conference. October 25, 2012. St. Petersburg. pp. 184–195. (In Russian).

Информация об авторе:

Гудков И.А. – канд. ист. наук, старший преподаватель департамента истории и археологии Дальневосточного федерального университета (Владивосток, Россия). E-mail: gudkov.ia96@gmail.com

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Information about the author:

I.A. Gudkov, Cand. Sci. (History), senior lecturer, Far Eastern Federal University (Vladivostok, Russian Federation). E-mail: gudkov.ia96@gmail.com

The author declares no conflicts of interests.

*Статья поступила в редакцию 21.04.2025;
одобрена после рецензирования 23.04.2025; принята к публикации 10.10.2025.*

*The article was submitted 21.04.2025;
approved after reviewing 23.04.2025; accepted for publication 10.10.2025.*