

ТРИБУНА МОЛОДЫХ УЧЕНЫХ

УДК 930

DOI: 10.36718/2500-1825-2021-1-187-198

Евгений Валерьевич Полянский

Красноярский государственный аграрный университет, аспирант кафедры истории и политологии, Красноярск, Россия, e-mail: Lebrovski@gmail.com

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННЫХ КОМПЛЕКСНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В 1920–1930 гг. ПО ОРГАНИЗАЦИИ АРКТИЧЕСКОГО СУДОХОДСТВА НА ЕНИСЕЕ

Цель исследования – анализ деятельности государственных структур по организации судоходства на Енисейском Севере в 1920–1930-х гг. К началу 1930-х гг. практика организации регулярного судоходства на Енисее, сконцентрированного преимущественно в верхнем течении реки, насчитывала уже более 60 лет. Арктическое речное судоходство имело спорадический характер, связанный преимущественно с инициативами частных коммерческих и государственных предприятий. Коренной перелом ситуации происходит в 1920-х гг. после организации специального Комитета Северного морского пути (УСМП), действовавшего при Сибирском революционном комитете. Произошла концентрация групп вопросов, связанных с освоением Арктики, в руках одной комплексной организации. За десятилетнюю деятельность КСМП развернуло активную работу по интенсификации речного судоходства, портового строительства, экспедиционной деятельности и налаживания международной коммерческой активности в регионе. Созданное в 1932 г. Главное управление Северного морского пути (ГУСМП) обозначило новый этап как в процессе освоения советской Арктики в целом, так и в организации речного судоходства в частности. Наследуя и не трансформируя кардинально организационной схемы КСМП, оно изменило базис подхода к осуществлению плаваний по рекам Севера. ГУСМП подчинил себе все ресурсы и технические средства в границах своей деятельности, благодаря чему сконцентрировал всю работу в своих руках. Происходило снижение волокиты и улучшалось качество межструктурных коммуникаций. ГУСМП создало децентрализованную систему управления речным флотом. Оно сумело сосредоточить его на основных участках своей

работы. Подобная система органично вписывалась в условия времени и места и способствовала реализации поставленных задач.

Ключевые слова: ГУСМП, КСМП, Арктика, речное судоходство, Енисей.

Evgenij V. Polyanskij

Krasnoyarsk State Agrarian University, Postgraduate Student at the Department of History and Political Science, Krasnoyarsk, Russia, e-mail: Lebrovski@gmail.com

STATE INTEGRATED ENTERPRISES ACTIVITIES IN 1920-1930 TO ORGANIZE ARCTIC SHIPPING ON THE YENISEI

The purpose of the study is to analyze the activities of government agencies in organizing shipping in the Yenisei North in the 1920s – 1930s. By the early 1930s the practice of organizing regular navigation on the Yenisei, concentrated mainly in the upper reaches of the river, has been going on for more than 60 years. Arctic river shipping was sporadic, mostly driven by initiatives from private commercial and state-owned enterprises. A radical change in the situation took place in the 1920s after the organization of the special Committee of the Northern Sea Route (USMP), which operated under the Siberian Revolutionary Committee. A number of issues related to the development of the Arctic were concentrated under the authority of a single complex organization. Over the ten years of its activity, the Committee of the Northern Sea Route launched an active work on the intensification of river shipping, port construction, expeditionary activities and international commercial activity in the region. Created in 1932, the Main Directorate of the Northern Sea Route (GUSMP) marked a new stage both in the development of the Soviet Arctic in general and in the organization of river navigation in particular. Inheriting and not fundamentally transforming the organizational scheme of the Committee of the Northern Sea Route, it changed the basis of the approach to sailing along the rivers of the North. The Main Directorate of the Northern Sea Route (GUSMP) took all resources and technical means within the boundaries of its activity under its subordination and concentrated all work under its authority. Red tape decreased and the quality of inter-structural communications improved. GUSMP created a deconcentrated river fleet management system. It managed to focus it on the main areas of its work. Such a system organically fit into the conditions of time and place and contributed to the implementation of the tasks.

Keywords: GUSMP, KSMP, the Arctic, river navigation, the Yenisei.



Введение. Установление советской власти актуализировало вопрос об освоении Арктики, судоходства по Северному морскому пути, сибирском рекам и использования природных богатств Севера.

Прошедшая в 1932 г. I Всесоюзная конференция по развитию и размещению производительных сил Севера поставила точку в дискуссии о путях развития арктических территорий страны [1, с. 12]. Приоритет отдавался очаговому характеру освоения, где «очаги» – наиболее эффективные области экономики, освоение которых возможно при наименьших затратах. Естественно, что при подобной постановке вопроса решительно отвергались крупные и дорогостоящие инфраструктурные проекты. Предполагалось, что развитию промышленности поспособствует активное использование меридианного водного транспорта, способного связать между собой широтные магистрали Транссибирской железной дороги и Северного морского пути [2, с. 32–33].

В приложении к северу Средней Сибири в целом и Таймыру в частности такой магистралью оказывался бассейн реки Енисей. Именно с историей развития судоходства в этом районе связано становление культурно-экономических и социальных структур Севера Красноярского края. В конечном счете, именно развитие судоходства в низовьях Енисея и его притоков привело не только к интеграции данных территорий в пространство страны, но и к вовлечению ряда пунктов северной инфраструктуры в процессы глобального товарообмена.

Наиболее активная фаза развития судоходства на Енисее в первой половине XX в. приходится на десятилетия 1920-х и 1930-х гг. и непосредственно связана с деятельностью организаций Комитета Северного морского пути (далее – КСМП или Комсеверпуть) и Главного Управления Северного морского пути (далее – ГУСМП или Главсевморпуть). КСМП явился пионером применения комплексного подхода к освоению северных окраин страны. Именно его деятельность привела к первоначальному увеличению речных флотов сибирских рек, строительству новых портов и первичной научной разработке принципов освоения Севера. Наследовавшая ему ГУСМП, как суперорганизация, с одной стороны, существовала на уровне независимого наркомата и территориальной администрации – с другой [3, с. 224]. Обладая колоссальным мобилизационным потенциалом, оно фактически объединило все структуры, осуществлявшие свою деятельность в Арктике [4, с. 154], подчиняя их выполнению главной задачи – превращению трассы Северного морского пути в постоянно действующую и реализации на ней торговых и промышленных программ [5, с. 220]. Менее чем за одно десятилетие силами ГУСМП было основано и реконструировано несколько северных морских портов, проведен ряд успешных экспедиций, осуществлена организация постоянного судоходства в низовьях Енисея и расширена граница водных транспортных артерий.

При этом в отечественной историографии вопросы истории развития арктического речного судоходства в Сибири до сих пор не получили должной разработки. На данный момент существует большое количество исследований и монографий, вышедших как в советский, так и

современный периоды. Прежде всего необходимо отметить издание М.И. Белова «Научное и хозяйственное освоение Советского Севера. 1933–1945 гг.» [6], где вопросы речного судоходства рассматривались в комплексе с вопросами истории развития Северного морского пути. Следует отметить коллективную монографию «Советский речной транспорт 1917–1941 гг.», всесторонне раскрывающую историю развития речного флота [7]. Из опубликованных исследований последнего времени необходимо отметить диссертацию Е.В. Харловой «Речной транспорт Западной Сибири в 1921–1941 гг.» [8].

Однако, наполненные богатым фактологическим материалом, они либо концентрируются на деятельности профильных народных комиссариатов (Наркомата путей-сообщений (НКПС) и Наркомата водного транспорта (НКВТ)) и подчиненных им речных пароходств, не рассматривая деятельности иных транспортных организаций, либо ограничивают свои территориальные рамки в рамках отдельных районов и бассейнов рек. Работы, вышедшие в последние два десятилетия, чаще обращаются к теме развития арктического речного судоходства в комплексе с вопросами истории освоения Севера, чем закрывают ряд фактологических лагун [4; 9; 10], однако все еще не дают обобщенного представления о подходах к транспортному использованию водных ресурсов Арктики. Именно поэтому необходима агрегация уже опубликованных данных с включением в научный оборот новых источников.

Цель исследования: анализ деятельности государственных структур по организации судоходства в Арктической зоне бассейна реки Енисей в 1920–1930-х гг.

Результаты исследования. К началу 1930-х гг. организованное коммерческое судоходство на Енисее в целом осуществлялось уже более 60 лет, беря начало в 1861 г. в момент организации «Компании енисейского пароходства и торговли». Однако вплоть до Гражданской войны речное судоходство было развито не равномерно [11, с. 16], концентрируясь в верховьях Енисея на линии Красноярск – Минусинск.

В начале XX в. был проведен целый ряд государственных и частных экспедиций в устье Енисея и на побережье Таймыра. Благодаря им было существенно расширено представление о гидрографии и гидрологии реки, способствовавшее установлению постоянного речного судоходства в дальнейшем. Северные экспедиции и коммерческие рейсы вели к обогащению знаний об арктическом мореплавании и закладывали базу для дальнейшего промышленного освоения севера Сибири. Более того, специалисты, привлеченные к данным акциям, после революционных событий 1917 г., активно участвуя в советских проектах по освоению Арктики, составили первоначальную высококвалифицированную профессиональную базу работников Севера. Однако в количественном отношении мероприятия начала XX в. оказывались разовыми акциями

отдельных путешественников, ученых, промышленников и государственных структур [11; 12].

Существенно ситуация начинает меняться в годы гражданской войны. 23 апреля 1919 г. постановлением Совета министров Временного Сибирского правительства был утвержден Комитет Северного морского пути – первая комплексная организация, ставившая целью развитие регулярных товарных экспедиций в Карском море [13, с. 14]. КСМП организовал одну операцию, прежде чем началось поражение армии А.В. Колчака.

Сразу после разгрома Белого движения, в апреле 1920 г. молодым советским правительством «для всестороннего оборудования, усовершенствования и изучения Северного морского пути, в целях превращения его в артерию постоянной практической связи, а также для технической организации и осуществления товарообмена с заграницей и транспортировки грузов...» через устья сибирских рек при Сибирском революционном комитете было утверждено Положение о Комитете Северного морского пути [5, с. 125]. Фактически это было узаконение организации, созданной правительством А.В. Колчака. Более того, наследовались не только цели и задачи организации, но и большое количество сотрудников и специалистов имперского периода, что существенно повышало функциональность КСМП [3, с. 176].

Развернувшаяся деятельность Комсеверпути не только способствовала активному развитию арктического речного и морского судоходства. Силами организации была проведена реконструкция дореволюционных и строительство новых морских портов [14, с. 75]. Отдельно стоит отметить город-порт Игарку, основанный в 1928 г. [14, с. 78], ставший к 1937 г. не только местом перегрузки товаров на иностранные корабли, но и центром освоения Енисейского Севера и Таймыра в целом.

Силами КСМП было проведено качественное и количественное улучшение состояния речного флота на Енисее. Так, в навигацию 1923 г. в рамках Карской экспедиции на Енисей прибыл новый буксир английской постройки «Кооператор» [13, с. 24]. Во время навигации 1930 г. из-за границы в сибирские реки проведено 4 новых теплохода-буксира [15, с. 43], и еще 4 «лесных буксира» было переправлено во время Карской экспедиции 1931 г. для обслуживания исключительно акватории Енисея [16, с. 182]. Подобные действия позволили КСМП занять лидирующее положение на Енисее (табл. 1).

Таблица 1

Удельный вес распределения флота на Енисее, % [17, с. 97]

Организация-судовладелец	Самоходный флот	Несамоходный флот
Госпароходство	32,5	53,0
КСМП	67,5	47,0

Здесь стоит отметить, что условия работы КСМП как компании-судовладельца значительно отличались от условий работы государственных речных пароходств. Активная конкуренция между железнодорожным и водным транспортом, развернувшаяся во второй половине XIX – начале XX в., с одной стороны, привела к специализации транспортных систем по группам товаров. С другой стороны, приоритет отдаваемый железнодорожному строительству, вел к застою в развитии водных путей сообщений [18, с. 660]. Гражданская война, в свою очередь, привела к общей разрухе всех транспортных систем. Начавшиеся после окончания боевых действий восстановительные работы сконцентрировались главным образом на железнодорожных путях, так как предполагалось, что «...при значительном сокращении объема предназначенных для перевозки грузов речной транспорт, даже при больших потерях флота, еще располагал в тот момент достаточным резервом судов...», способным справиться с увеличением грузооборота [7, с. 124]. Однако на практике ограниченные возможности пополнения флота приводили к необходимости осуществлять подъем и ремонт судов, затопленных в период с 1919 по 1921 г. или ожидающих утилизации из-за своей ветхости [19, с. 141], что, естественно, приводило к крайне неудовлетворительному состоянию речных флотов.

КСМП, занимаясь разработкой приоритетных для советской международной торговли направлений и освоением естественно-природных богатств, оказывался в лучшем положении. Прежде всего, он получил наиболее современные и наиболее мощные судовые единицы, что, однако, не решало проблемы износа флота (так, пароход «Москва», закупленный еще в 1878 г. [20, с. 96], активно продолжал эксплуатироваться Комсеверпутом и в 1933 г. [21, л. 95]), но способствовало нивелированию проблемы за счет концентрации транспортных ресурсов в руках одной компании.

Существенно осложняла работу существовавшая система управления речным флотом НКВТ. Децентрализованные системы, разбросанные на большом пространстве страны, не могли наладить устойчивых контактов друг с другом, а перевод большинства структур на хозрасчет только усиливал путаницу [22; 23]. Все это снижало показатели работы КСМП, вынужденного фрахтовать суда у пароходств и заключать с ремонтными мастерскими НКВТ договора на отстой и ремонт судов. Попытки речных пароходств осуществлять северные рейсы своими силами приводили к провалам. Карская экспедиция 1922 г., где КСМП осуществлял лишь общее руководство, а основную организацию обеспечивал Сибирский округ путей сообщений, была признана самой провальной [13, с. 22].

Кардинально ситуация меняется с начала 1930-х гг. Организованное в 1932 г. Главное Управление Северного морского пути в течение двух лет подчинило себе абсолютно все организации, работавшие на Се-

вере и задействованные в процессах освоения Арктики [5, с. 220–225]. В постановлении СТО от 11 марта 1933 г. было объявлено о ликвидации Комсеверпути и передачи всех его активов в пользу ГУСМП [24, л. 2]. В свою очередь, речной флот передавался частично. Порядка 50,5 % мощностей самоходного и 67,5 % тоннажа несамоходного флота на Енисее были переданы Наркомводу и Наркомлесу [17, с. 98–100], что, естественно, повысило качество судового состава речного пароходства и сплавных контор; 49,5 % самоходного флота и 32,5 % несамоходного тоннажа были переданы ГУСМП, где была произведена их ротация между структурами, входившими в состав управления.

Любопытно, что структурно ГУСМП повторяло схему организации, разработанную еще в конце 1920-х гг. для его Комсеверпути, за рядом исключений. Вместо территориальных комбинатов, осуществлявших контроль на местах, «для развития производительных сил» были созданы территориальные тресты [21, л. 57]: Таймырский, Якутский и Северо-Уральский. Именно на них перекладывалось «развитие речного и каботажного плавания, устройство портов и учебных баз» [5, с. 220]. На ГУСМП в течение 1933 г. были также возложены функции Гидрографического Управления Наркомвоенмора в районе распространения полномочий ГУСМП [24, л. 82]. Это привело к включению Управления по безопасности кораблевождения в Сибири (Убекосибирь) в состав ГУСМП с полной передачей флота и последующей реорганизацией в Сибирское Гидрографическое управление (СИБГУ) [21, л. 88]. Часть речного флота, занятого преимущественно в работах пионерного характера (экспедициях) или действовавшего на границах полномочий трестов, оставалась в руках Морского управления ГУСМП в Москве. Последней организацией-судовладельцем в структурах ГУСМП на Енисее был Игарский морской порт.

Стоит отметить, что, не трансформируя кардинально организационную схему КСМП, Главсевморпуть изменил базис подхода к организации судоходства на реках Севера и развитию Арктики в целом. Комитет Северного морского пути на всех этапах своего существования никогда не являлся независимой организацией при глобальных поставленных задачах. В период с 1920 по 1928 г. КСМП – особый комитет при Сибирском революционном комитете. С 1928 по 1932 г., реструктурированное в Северо-Сибирское государственное акционерное общество «Комсеверпуть», оно находилось под прямым контролем Наркомата внешней торговли [5, с. 210]. Естественно, несмотря на комплексный характер организации, подобное положение мешало ей наладить достаточное финансирование и сконцентрироваться на всем спектре возложенных на нее полномочий. Профильная работа руководящего органа оказывалась приоритетной. Необходимость налаживать связи между независимыми друг от друга структурами в условиях бюрократизма приводила к замедлению работы, проволочкам и повсеместной волоките.

ГУСМП, напротив, изначально оформленное на правах отдельного народного комиссариата, подчиняя себе все ресурсы и технические средства в границах своей деятельности, не имело проблем с устройством своей профильной деятельности. Заключение договоров происходило между структурными подразделениями одной организации, что значительно снижало волокиту и облегчало установление рабочей коммуникации. Все это привело к качественным изменениям в организации северного речного судоходства. Отметим, что ГУСМП не стремилось к созданию отдельного «речного» управления. В рамках обсуждения, прошедшего у начальника ГУСМП О.Ю. Шмидта в ноябре 1934 г., было высказано предложение, что отделение речного транспорта от морского, промыслового, от судостроения и так далее невозможно, так как их деятельность «переплетается друг с другом», вследствие чего речной флот предполагалось «целиком передать местам» [25, л. 18, 22].

В таких условиях ГУСМП в течение 5 лет провело качественную техническую реконструкцию Игарского морского порта и строительство постоянных причалов [26, л. 13]. За счет концентрации разработки и решения вопросов судостроения и ремонта речного транспорта в инженерно-техническом аппарате Морского Управления было произведено развитие Придивинской судостроительной верфи, обеспечивающей промысловый флот ГУСМП, флот СИБГУ, флот Игарского порта и т. д. [[21, л. 69; 27, л. 147]. Все это вело к увеличению грузооборота Карских операций, достигнувшему к 1935 г. 125 660 т [13, с. 230].

Выводы. Главное Управление Северного морского пути, таким образом, создавало децентрализованную¹ модель управления и организации речного судоходства. Обладая меньшим по количеству, чем у КСМП, флотом, оно сумело сконцентрировать его на основных ключевых участках своей работы. Подобная система органично вписывалась в условия времени и места и способствовала реализации поставленных задач. В период 1938–1939 гг. структуры и отдельные работники ГУСМП подверглись массовому преследованию со стороны государства. В результате были существенно сокращены полномочия главка, а большинство ранее входивших в него организаций передано соответствующим отраслевым наркоматам. Однако система управления северным речным судоходством не просто не была трансформирована, но и структуры, осуществлявшие работы по арктическому плаванию, остались под управлением реформированного ГУСМП и активно использовались в дальнейшем.

В течение двух десятилетий речное арктическое судоходство на Енисее прошло путь от разовых, неорганизованных акций до сложной системы, задействовавшей и объединявшей в своей деятельности разнопрофильные и разнохарактерные структуры, подчиненные одной единственной задаче – освоению и интеграции Севера в пространство стра-

¹Децентрация – рассредоточение функций управления по «горизонтали» и «вертикали».

ны. Деятельность таких организаций, как КСМП и ГУСМП, не просто являлась пионерной в этой области, они закладывали базис для всей дальнейшей практики развития арктических территорий.

Литература

1. *Боякова С.И.* Дискуссия о подходах к развитию транспортной системы северных территорий СССР в 1920-е гг. // Наука и образование. 2014. № 3. С. 9–13.
2. *Славин С.В.* К сорокалетию Первой Всесоюзной конференции по размещению производительных сил Севера // Летопись Севера. М.: Мысль, 1972. Т. 6. С. 28–39.
3. *Комлева Е.В., Куперштох В.А., Ламин В.А.* и др. Россия в Арктике: государственная политика и проблемы освоения. Новосибирск: Параллель, 2017. 494 с.
4. *Тимошенко А.И.* Организации мобилизационного типа в освоении российской Арктики и Северного морского пути в 1930–1950-е гг. // Вестник Новосибирского государственного университета. Сер. История, филология. 2013. Т. 12. С. 153–160.
5. Изучение и освоение Арктической зоны России в XVIII – начале XX вв.: сб. док. и мат-лов. Новосибирск: Сибирское научное изд-во, 2011. 329 с.
6. История открытия и освоения Северного морского пути: в 4 т. Т 4. Научное и хозяйственное освоение Советского севера. 1933–1945 гг. / под общ. ред. *М.И. Белова*. Л.: Гидрометеорологическое изд-во, 1969. 615 с.
7. *Абоймов А.Н., Масляков В.Н., Саратов В.Ф.* и др. Советский речной транспорт. 1917–1941. М.: Мысль, 1987. 447 с.
8. *Харлова Е.В.* Речной транспорт Западной Сибири в 1921–1941 гг.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Тюмень, 2012.
9. *Широков А.И.* Социально-экономическое развитие Северо-Востока России в 1930–1950-х гг.: формы, методы, результаты: автореф. дис. ... д-ра ист. наук. Томск, 2009.
10. *Стась И.Н.* Политика идентичности и землеустройства малых народов российского Севера: этничность, классовость, ведомственность (рубеж 1920-х – 1930-х гг.) // Вестник Сургутского государственного педагогического университета. 2018. № 6. С. 60–76.
11. *Гончаров А.Е., Карелин Н.М.* Организация пароходного сообщения на Енисее в XIX веке: история одного дневника // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Сер. Гуманитарные и социальные науки. 2018. № 2. С. 15–26.

12. Гонина Н.В. С.В. Востротин и Северный морской путь: периферийные аспекты модернизации // Арктика 2018: международное сотрудничество, экология и безопасность, инновационные технологии и логистика, правовое регулирование, история и современность: мат-лы междунар. науч.-практ. конф. / Краснояр. гос. аграр. ун-т. Красноярск, 2018. С. 98–105.
13. Карские операции 1920–1930-х годов: сб. документов из архива компании «Совфрайт». М.: Паульсен, 2019. 296 с.
14. Сибирцев Н., Итин В. Северный морской путь и Карские экспедиции. Новосибирск: Зап.-Сиб. краев. изд-во, 1936. 229 с.
15. Вительс Л. Карская морская экспедиция 1930 года // Бюллетень Арктического института СССР. 1931. № 3-4. С. 43–45.
16. Евгенов Н.И. Карская операция 1931 года // Бюллетень Арктического института СССР. 1931. № 9-10. С. 181–182.
17. Два года Главсевморпути / под ред. И. Баевского. Л.: Изд-во Главсевморпути, 1935. 143 с.
18. Гуансян Ч. Транспорт и экономическое развитие России в XIX – начале XX века // Историко-экономические исследования. 2016. Т. 17, № 4. С. 645–696.
19. Харлова Е.В. Судостроительная и судоремонтная база речного транспорта Западной Сибири в 1920–1932 годах // Вестник Челябинского государственного университета. 2009. № 10. С. 141–144.
20. Лантев Н.М. Государственная политика и транспортное освоение Сибири во II половине XIX века // Известия Иркутского государственного университета. 2012. № 2-1. С. 96–99.
21. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 9570. Оп. 2. Д. 8.
22. Гоменко О.А. Экономический эффект реорганизации речного транспорта на Волге // Известия Саратовского университета. Новая серия. Сер. История. Международные отношения. 2017. Т. 17, № 4. С. 543–547.
23. Рычков И.А. Советский речной транспорт во второй пятилетки (1933–1937) // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Сер. Исторические науки. 2017. Т. 3, № 3. С. 91–101.
24. РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2. Д. 1.
25. РГАЭ. Ф. 5970. Оп. 2. Д. 30.
26. Там же. Д. 29.
27. Там же. Д. 6.

References

1. Boyakova S.I. Diskussiya o podhodah k razvitiyu transportnoj si-stemy severnyh territorij SSSR v 1920-e gg. // Nauka i obrazova-nie. 2014. № 3. S. 9–13.
2. Slavin S.V. K sorokaletiyu Pervoj Vsesoyuznoj konferencii po razmescheniyu proizvoditel'nyh sil Severa // Letopis' Severa. M.: Mysl', 1972. T. 6. S. 28–39.
3. Komleva E.V., Kupershtoh V.A., Lamin V.A. i dr. Rossiya v Arktike: gosudarstvennaya politika i problemy osvoeniya. Novosibirsk: Parallel', 2017. 494 s.
4. Timoshenko A.I. Organizacii mobilizacionnogo tipa v osvoenii rossijskoj Arktiki i Severnogo morskogo puti v 1930–1950-e gg. // Vestnik Novosibirskogo gosudarstvennogo universiteta. Ser. Istoriya, filologiya. 2013. T. 12. S. 153–160.
5. Izuchenie i osvoenie Arkticheskoy zony Rossii v XVIII – nachale XX vv.: sb. dok. i mat-lov. Novosibirsk: Sibirskoe nauchnoe izd-vo, 2011. 329 s.
6. Istoriya otkrytiya i osvoeniya Severnogo morskogo puti: v 4 t. T 4. Nauchnoe i hozyajstvennoe osvoenie Sovetskogo severa. 1933–1945 gg. / pod obsch. red. M.I. Belova. L.: Gidrometeorologicheskoe izd-vo, 1969. 615 s.
7. Abojmov A.N., Maslyakov V.N., Saratov V.F. i dr. Sovetskij rechnoj transport. 1917–1941. M.: Mysl', 1987. 447 s.
8. Harlova E.V. Rechnoj transport Zapadnoj Sibiri v 1921–1941 gg.: avtoref. dis. ... kand. ist. nauk. Tyumen', 2012.
9. SHirokov A.I. Social'no-ekonomicheskoe razvitie Severo-Vostoka Rossii v 1930–1950-h gg.: formy, metody, rezul'taty: avtoref. dis. ... d-ra ist. nauk. Tomsk, 2009.
10. Stas' I.N. Politika identichnosti i zemleustrojstva malyh narodov rossijskogo Severa: etnichnost', klassovost', vedomstven-nost' (rubezh 1920-h – 1930-h gg.) // Vestnik Surgutskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta. 2018. № 6. S. 60–76.
11. Goncharov A.E., Karelin N.M. Organizaciya parohodnogo soobscheniya na Enisee v XIX veke: istoriya odnogo dnevnika // Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Ser. Gumanitarnye i social'nye nauki. 2018. № 2. S. 15–26.
12. Gonina N.V. S.V. Vostrotin i Severnyj morskoy put': periferij-nye aspekty modernizacii // Arktika 2018: mezhdunarodnoe so-trudnichestvo, ekologiya i bezopasnost', innovacionnye tekhnologii i logistika, pravovoe regulirovanie, istoriya i sovremennost': mat-ly mezhdunar. nauch.-prakt. konf. / Krasnoyar. gos. agrar. un-t. Krasnoyarsk, 2018. S. 98–105.
13. Karskie operacii 1920–1930-h godov: sb. dokumentov iz arhiva kompanii «Sovfraht». M.: Paul'sen, 2019. 296 s.

14. Sibircev N., Itin V. Severnyj morskoy put' i Karskie ekspedicii. Novosibirsk: Zap.-Sib. kraev. izd-vo, 1936. 229 s.
15. Vitel's L. Karskaya morskaya ekspediciya 1930 goda // Byulleten' Arkticheskogo instituta SSSR. 1931. № 3-4. S. 43-45.
16. Evgenov N.I. Karskaya operaciya 1931 goda // Byulleten' Arkticheskogo instituta SSSR. 1931. № 9-10. S. 181-182.
17. Dva goda Glavsevmorputi / pod red. I. Baevskogo. L.: Izd-vo Glavsevmorputi, 1935. 143 s.
18. Guansyan CH. Transport i ekonomicheskoe razvitie Rossii v XIX – nachale XX veka // Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya. 2016. T. 17, № 4. S. 645-696.
19. Harlova E.V. Sudostroitel'naya i sudoremontnaya baza rechnogo transporta Zapadnoj Sibiri v 1920-1932 godah // Vestnik CHelya-binskogo gosudarstvennogo universiteta. 2009. № 10. S. 141-144.
20. Laptev N.M. Gosudarstvennaya politika i transportnoe osvoenie Sibiri vo II polovine XIX veka // Izvestiya Irkutskogo gosudarstvennogo universiteta. 2012. № 2-1. S. 96-99.
21. Rossijskij gosudarstvennyj arhiv ekonomiki (RGAE). F. 9570. Op. 2. D. 8.
22. Gomenko O.A. Ekonomicheskij effekt reorganizacii rechnogo transporta na Volge // Izvestiya Saratovskogo universiteta. Novaya seriya. Ser. Istoriya. Mezhdunarodnye otnosheniya. 2017. T. 17, № 4. S. 543-547.
23. Rychkov I.A. Sovetskij rečnoj transport vo vtoroj pyatiletki (1933-1937) // Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V.I. Vernadskogo. Ser. Istoricheskie nauki. 2017. T. 3, № 3. S. 91-101.
24. RGAE. F. 9570. Op. 2. D. 1.
25. RGAE. F. 5970. Op. 2. D. 30.
26. Tam zhe. D. 29.
27. Tam zhe. D. 6.

