

ОКСАНА ЮРЬЕВНА РЕПУХОВА

кандидат исторических наук, доцент кафедры отечественной истории Института истории, политических и социальных наук

Петрозаводский государственный университет

(Петрозаводск, Российская Федерация)

ORCID 0000-0002-0348-2629; repukhova@yandex.ru

АНТОН АЛЕКСАНДРОВИЧ МАЛЫШКО

магистрант кафедры отечественной истории Института истории, политических и социальных наук

Петрозаводский государственный университет

(Петрозаводск, Российская Федерация)

ORCID 0000-0003-4757-6114; antonmalyshko@yandex.ru

РАЗРАБОТКА СИСТЕМЫ МОБИЛИЗАЦИОННОГО ПЛАНИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА СЕВЕРО-ЗАПАДЕ СССР

А н н о т а ц и я . История мобилизационной подготовки советских северо-западных железных дорог в 1920-е годы остается малоизученной. Железные дороги являлись ключевым видом транспорта данного региона, играли важнейшую роль в организации транзита товаров и экономического развития, а в условиях военного времени обеспечивали бесперебойное снабжение армии снаряжением и подкреплениями. Настоящая статья нацелена на изучение процесса разработки системы мобилизационного планирования железнодорожного транспорта на северо-западе СССР в 1920-е годы. В ходе исследования были привлечены материалы региональных и федеральных архивов, нормативно-правовые акты, а также периодическая печать. Методологической базой статьи является применение историко-системного, историко-генетического методов, а также элементов контент-анализа и семиотического подхода. В работе показано, что железные дороги северо-запада СССР играли значительную роль в советском мобилизационном планировании. Она объясняется большой стратегической важностью региона, а также необходимостью восстановления расположенного в нем железнодорожного транспорта, ставшего одним из театров военных действий в Гражданской войне. В этой связи заявки от железных дорог северо-запада СССР имели наибольший процент одобрения при формировании эвакуационного плана 1928 года. В то же время задача развития северо-западных железных дорог СССР не являлась первоочередной для военно-политического руководства страны в 1920-е годы в силу второстепенной важности угрозы со стороны Финляндии.

Ключевые слова: северо-запад СССР, Финляндия, мобилизационное планирование, железнодорожный транспорт, Мурманская железная дорога, Кировская железная дорога, Северная железная дорога

Для цитирования: Репухова О. Ю., Малышко А. А. Разработка системы мобилизационного планирования железнодорожного транспорта на северо-западе СССР // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. 2021. Т. 43, № 8. С. 39–45. DOI: 10.15393/uchz.art.2021.691

ВВЕДЕНИЕ

Мобилизационная подготовка является неотъемлемой частью функционирования современного государства. В условиях сложной внешнеполитической обстановки военно-политическое руководство Российской Федерации принимает меры по повышению обороноспособности государства; в качестве одной из них следует назвать, к примеру, утверждение 21 января 2020 года Доктрины продовольственной безопасности РФ¹. С 1997 года в стране действует Феде-

ральный закон «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации»².

Мобилизационная подготовка СССР в 1920–1930-е годы стала фундаментом его победы в Великой Отечественной войне. Накопленный в этот период опыт советского мобилизационного планирования сохраняет свою актуальность и в настоящее время. Выбор данного географического региона (северо-запад СССР) обусловлен его военно-стратегической значимостью: приграничное положение территории детерми-

нировало ее статус форпоста Российского государства, а также исключительную роль в обеспечении регулярной морской связи с государствами Западной Европы. В данных условиях особую важность для исследования представляет Кировская железная дорога – важнейшая транспортная артерия региона. В годы Великой Отечественной войны дорога обеспечивала наиболее удобный и короткий путь доставки в СССР ресурсов из стран-союзниц по антигитлеровской коалиции [3: 421].

При значительном интересе исследователей к изучению истории российского железнодорожного транспорта [2], [3], [4], советской мобилизационной политики в 1920–1930-е годы [7], [8], [11], [12], истории Карелии [1], [5], [6], в том числе в период Гражданской войны [16], тема мобилизационной подготовки железнодорожного транспорта северо-запада СССР в 1920-е годы остается малоизученной в историографии.

Источниковая база работы основана на анализе комплекса документов и материалов региональных и федеральных архивов, нормативно-правовых актов, периодической печати.

Данная статья нацелена на рассмотрение процесса разработки мобилизационного планирования железнодорожного транспорта в 1920-е годы на примере Кировской железной дороги, полотно которой пронизывает северо-западный регион. Для достижения этой цели были поставлены следующие задачи:

- 1) проследить генезис и совершенствование системы мобилизационного планирования железнодорожного транспорта СССР в 1920-е годы в нормативно-правовых актах;

- 2) проанализировать дискурс о мобилизационной подготовке железнодорожного транспорта в советской периодической печати (на примере журнала «Война и революция»).

Методологической основой исследования стал комплекс традиционных и инновационных подходов. Историко-генетический метод позволил проследить генезис и динамику мобилизационной подготовки железнодорожного транспорта СССР в изучаемый период, историко-системный – рассмотреть данный процесс как часть единой системы мобилизационного планирования Советского государства. Кроме того, в процессе изучения периодической печати были использованы контент-анализ и семиотический подход.

* * *

Окончанием основных боевых действий Гражданской войны на северо-западе России принято считать освобождение г. Мурманска в марте 1920 года [15: 195–196]. К тому времени в ре-

зультате боевых действий 1914–1920 годов России был нанесен колоссальный урон. Так, совокупный национальный доход государства³ сократился на 62 % [9: 38], грузооборот и пассажирооборот железнодорожного транспорта России снизился на 82,6 % и 73,4 % соответственно [9: 78]; в восстановлении нуждалось более 80 % железнодорожной сети страны [4: 140].

Россия к 1920 году оказалась в полной дипломатической изоляции. В этой связи военно-политическим руководством страны предполагалось наличие военного блока соседних государств (Румыния, Эстония, Латвия, Польша и Финляндия), имеющего мощную политическую и финансовую поддержку Великобритании и Франции, а также враждебные намерения в отношении РСФСР [6: 104–105].

Северо-запад России, которому в данной военной доктрине в силу незначительной опасности от Финляндии отводилось второстепенное значение [6: 104–105], в Гражданскую войну был одним из основных театров военных действий борьбы против интервентов. В ней значительную роль играл железнодорожный транспорт: высадившийся летом 1918 года в г. Мурманске противник продвигался на юг строго вдоль главной транспортной артерии региона – Мурманской железной дороги. Северная железная дорога также стала местом борьбы с высадившимися в г. Архангельске интервентами [5: 389].

К лету 1920 года железнодорожная сеть региона была разрушена. Недостроенная к концу Первой мировой войны и ставшая одним из эпицентров боевых действий в ходе интервенции Мурманская железная дорога требовала срочного ремонта и находилась под угрозой закрытия⁴.

Таким образом, в условиях ограниченных ресурсов и полной внешнеполитической изоляции СССР [12: 14] требовалось не только восстановление, но и мобилизационная подготовка железнодорожного транспорта.

Следует отметить, что в предшествующий период в России реализовывались отдельные элементы мобилизационной подготовки железнодорожного транспорта. Так, с началом Первой мировой войны имперское правительство осознало необходимость создания единой системы государственного планирования, нацеленной на эффективное использование имеющихся в стране ресурсов. В феврале 1915 года была учреждена Комиссия по изучению естественных производительных сил Академии наук [15: 195]. В ее состав вошли крупнейшие российские ученые и государственные деятели, возглавил

комиссию академик В. И. Вернадский [8: 28]. Целями комиссии ставились комплексное изучение природных ресурсов Российской империи, внедрение их в производство и, в конечном счете, значительное ослабление существовавшей тогда зависимости ключевых отраслей экономики от Германской империи [8: 27].

Одним из элементов будущего мобилизационного планирования можно назвать также строительство Северной и Мурманской железных дорог (движение открыто в 1907 и 1916 годах соответственно), призванных обеспечить в условиях ухудшающейся внешнеполитической обстановки регулярную связь имперского центра и северных губерний. Помимо этого, следует отметить утвержденное Николаем II 17 февраля 1913 года «Положение о подготовительном к войне периоде». Согласно этому документу, подготовительным периодом считался этап дипломатических осложнений, предшествующий началу военных действий. В течение этого времени должны были быть приняты необходимые меры для подготовки и обеспечения успеха мобилизации. Среди прочего Министерству путей сообщения предписывалось подготовить железнодорожный транспорт к воинским перевозкам, а при последующем ухудшении внешнеполитической ситуации – принять меры по обеспечению охраны железных дорог и их разрушению при возможном отступлении Русской армии [10: 25–26].

Таким образом, в России к началу 1920-х годов был опыт реализации отдельных элементов мобилизационного планирования, однако в единую систему оно оформилось к середине десятилетия. В то же время опыт Первой мировой войны показал недостаточность реализации железнодорожным транспортом функции регулярных перевозок людских и материальных ресурсов на фронт [7: 11]. Исходя из этого военными теоретиками 1920-х годов была определена основная цель железнодорожного транспорта СССР в военное время – организация прифронтовыми дорогами бесперебойного снабжения сражающейся армии снаряжением и подкреплениями, а тыловыми дорогами – регулярных грузовых и пассажирских перевозок⁵. Реализация этой цели была возможна, согласно Б. Букину, при наличии развитой железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава. Важность наличия в прифронтовой зоне развитых железных дорог с целью реализации своевременных перевозок также подчеркивалась С. Добровольским на основе анализа опыта боевых действий ис-

панской и французской армий в Марокко в Третьей рифской войне (1921–1926 годы)⁶.

Значительное внимание военных теоретиков привлекали служащие железнодорожного транспорта. В обращенной прежде всего к военнотружущим статье М. В. Фрунзе⁷ содержится идея проведения в гражданских ведомствах особой просветительской работы, нацеленной на понимание сотрудниками необходимости укрепления обороноспособности страны, повышения их лояльности советской власти. Б. Букин акцентирует внимание читателей на квалификации железнодорожников и создании эффективной системы управления железными дорогами как в мирное, так и в военное время⁸. Не менее важным предметом для дискуссии являлась реализация мероприятий по повышению обороны инфраструктуры и безопасности сотрудников железных дорог, расположенных на приграничных территориях глубиной в 500 км⁹. Отмеченные выше направления деятельности должны были носить плановый характер¹⁰.

Поскольку реализация мероприятий мобилизационной подготовки возможна только в мирное время, считаем целесообразным отнести начало становления мобилизационного планирования железнодорожного транспорта северо-запада СССР к июлю 1924 года – отмене в регионе военного положения. Введенное 5 июля 1918 года из-за иностранной интервенции [5: 141] и продленное 10 октября 1920 года из-за начавшегося Карельского восстания [1: 141], оно предусматривало передачу созданному Военно-революционному комитету всей полноты власти. В условиях военного времени охрана Мурманской и Северных железных дорог реализовывалась воинскими частями недавно созданной Рабоче-крестьянской Красной армии (РККА) в пределах 32-километровой полосы отвода на основании особой инструкции о военном положении на железных дорогах [14: 26]. Непосредственное руководство железнодорожным транспортом региона в данный период реализовывалось Ленинградским военным округом.

Отмена военного положения в регионе обусловила передачу управления расположенным в нем железнодорожным транспортом гражданским ведомствам, а именно – Народному комиссариату путей сообщения (НКПС) СССР¹¹. В тот период сформировалось основное правило мобилизационной подготовки СССР, в соответствии с которым за планирование отвечали военные ведомства, а за реализацию утвержденных планов на практике – гражданские.

На общегосударственном уровне мобилизационное планирование начало институционально оформляться в 1923 году с принятием нормативно-правовых актов о создании угрожаемых зон – территорий СССР, непосредственно прилегающих к государственной границе и тем самым наиболее уязвимых для нападения [13: 5]. Однако в условиях Карельского восстания уже 4 января 1922 года Военно-революционный комитет объявил непосредственно прилегающую к финляндской границе территорию шириной 50 верст¹² подлежащей эвакуации, а следующую за ней к востоку полосу в 50 верст – угрожаемой [13: 26]. Прифронтовая Мурманская железная дорога вошла в угрожаемую зону лишь отдельными небольшими участками.

Становление системы мобилизационного планирования требовало создания единой нормативно-правовой базы. В июне 1926 года М. Н. Тухачевский инициировал создание нового «Положения о подготовительном к войне периоде». В процессе подготовки документа был значительно использован как советский, так и имперский опыт государственного планирования [10: 27].

11 августа 1926 года разработанное Центральным межведомственным мобилизационным комитетом (ЦММК) положение было утверждено Постановлением Совета труда и обороны СССР [13: 5]. Согласно документу, подготовительный к войне период делился на два этапа. Первый этап начинался с момента осложнения международных отношений до момента выявления неизбежности войны, второй – с момента выявления неизбежности военного столкновения до открытого объявления мобилизации [10: 28]. В первый период реализовывалась скрытая мобилизация, во второй – эвакуация. Для периода скрытой мобилизации разрабатывались мобилизационные планы, а для режима эвакуации – эвакуационные планы [12: 21]. Начало каждого этапа определялось Президиумом ЦИК СССР [10: 28].

Мероприятия скрытой мобилизации были нацелены на снижение издержек режима эвакуации, а также подготовку территорий предполагаемого конфликта к военным действиям [14: 17]. В данный период среди прочего требовалось ускорить строительство и ремонт стратегически важных железных дорог (в их число, разумеется, входили Мурманская и Северная), перевести в тыл неисправный подвижной состав, оборудовать железнодорожную инфраструктуру для нужд военного времени, а также совместно с Наркоматом по военным и морским делам

СССР разработать план переброски воинских частей к предполагаемому театру военных действий (то есть план железнодорожных воинских перевозок) [10: 28–34].

Мероприятия эвакуационного планирования предполагали перестройку путей сообщения зоны предполагаемого конфликта к функционированию в условиях военного времени, а также организацию эвакуации населения и ценных материалов из угрожаемых территорий [14: 17]. В условиях северо-запада СССР подавляющая часть эвакуационных перевозок возлагалась на железнодорожный транспорт. Эвакуационное планирование железнодорожного транспорта предполагало эвакуацию населения и особо важных грузов из угрожаемых зон, прекращение нецелесообразных в военное время строительных работ, формирование органов главного управления путей сообщения на театре военных действий и передачу ему руководства железнодорожным транспортом региона [10: 34–38]. «Положение о подготовительном к войне периоде» 1926 года стало нормативно-правовой основой для написания советских мобилизационных и эвакуационных планов в 1920-е и 1930-е годы.

В силу географического положения особую актуальность требования мобилизационного планирования представляли для руководства Мурманской железной дороги.

В 1922 году Карельская трудовая коммуна была отнесена к северо-западному сектору Западной приграничной полосы¹³. В 1927 году сектор был переименован в Северный. В 1928 году в целях более эффективного обеспечения эвакуационных мероприятий все сектора полосы были поделены на 1-ю и 2-ю угрожаемую зоны в зависимости от степени расположенности к государственной границе [12: 44–45]. Карелия, Ленинградская и Мурманская губернии были отнесены к 1-й угрожаемой зоне [12: 44–45]. Особо угрожаемыми территориями данной зоны были определены: Ухтинский, Паданский и Петрозаводский уезды (Карелия), Петроградский уезд (Ленинградская губерния), Кольско-Лопарская волость (Мурманская губерния) [12: 44–45]. В этой связи подавляющая часть инфраструктуры Мурманской железной дороги к концу 1920-х годов располагалась на территории особо угрожаемой зоны, что обусловило ограничения на ее модернизацию.

Значительное влияние на становление советского мобилизационного планирования в 1920-е годы оказала «военная тревога» 1927 года.

В условиях сложившегося кризиса советско-британских отношений возникла опасность скорейшего начала боевых действий между двумя странами. 27 мая 1927 года Великобритания разорвала с СССР дипломатические отношения, а британский флот вошел в Балтийское море [11: 382]. Данная ситуация была вскоре дипломатически улажена, однако именно она перевела вопрос готовности страны к войне «из категории абстрактных угроз в разряд злободневных проблем, определяющих политическую повестку дня» [11: 382] и значительно определила вектор развития мобилизационного планирования в 1930-е годы [7: 15]. К этому же периоду относится создание в наркоматах ведомств, ответственных за реализацию в них требований мобилизационного планирования [11: 382].

В этих условиях в 1927 году был разработан первый эвакуационный план (ЭП-1928). При его формировании Северным сектором угрожаемой полосы (Мурманская, Октябрьская и Северная железные дороги) была заявлена железнодорожная перевозка 42 445 человек и 24 803 тонн грузов. Решением Совета труда и обороны СССР было утверждено 94,44 % людских и 94,40 % грузовых заявок ведомств сектора [10: 71]. Таким образом, северо-западные железные дороги обеспечивали 15,7 % планируемых эвакуационных перевозок – это наибольший процент удовлетворения заявок среди всех секторов угрожаемой полосы, однако причиной этого видится исключение из плана заявок ведомств из г. Ленинграда [10: 71].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Советское мобилизационное планирование в 1920-е годы, несмотря на наличие определенного дореволюционного опыта, являлось уникальным явлением, было реакцией государства на возникшие внешнеполитические вызовы. Важную роль в системе советского мобилизационного планирования играл железнодорожный транспорт. Его бесперебойная работа является кровеносной системой экономики военного времени, обеспечивая своевременный транзит товаров, снабжение сражающейся армии и перевозку к ней подкреплений. В этой связи железнодорожный транспорт СССР стал одной из первых отраслей экономики, в которых начала реализовываться мобилизационная подготовка.

Анализ нормативно-правовой базы мобилизационного планирования в 1920-е годы подтверждает данный тезис. Развитие железнодорожной сети северо-запада СССР в силу стратегической важности региона являлось одной из приоритетных задач советского военно-политического руководства в 1920-е годы. Кроме того, существовала необходимость восстановления железнодорожного транспорта региона, понесшего значительный урон в ходе Гражданской войны. В этой связи заявки от северо-западных железных дорог СССР имели наибольший процент одобрения при формировании эвакуационного плана 1928 года. Однако задача развития северо-западных железных дорог СССР не являлась первоочередной для военно-политического руководства страны в 1920-е годы в силу второстепенной важности угрозы со стороны Финляндии.

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹ Указ Президента РФ от 21 января 2020 г. № 20 «Об утверждении Доктрины продовольственной безопасности Российской Федерации» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73338425/> (дата обращения 02.10.2021).
- ² Федеральный закон от 26 февраля 1997 г. № 31-ФЗ «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://base.garant.ru/136945/> (дата обращения 02.10.2021).
- ³ Приводимые данные актуальны для территории СССР межвоенного периода.
- ⁴ Крентышев. Достройка Мурманской жел. дороги // Вестник Мурманской железной дороги. 1923. № 2. С. 15.
- ⁵ Букин Б. Железные дороги в мировую войну и их ближайшие задачи в подготовке страны к обороне // Война и революция. 1926. № 3. С. 101.
- ⁶ Добровольский С. Техника в малой войне // Война и революция. 1925. № 5. С. 81; Нагродский Л. Маскировка оперативных перевозок // Война и революция. 1926. № 1. С. 103–108.
- ⁷ Фрунзе М. В. Очередные задачи политработников // Война и революция. 1925. № 5. С. 10.
- ⁸ Букин Б. Железные дороги в мировую войну и их ближайшие задачи в подготовке страны к обороне // Война и революция. 1926. № 3. С. 101.
- ⁹ Бородачев В. Основы воздухообороны // Война и революция. 1925. № 5. С. 91.
- ¹⁰ Букин Б. Железные дороги в мировую войну и их ближайшие задачи в подготовке страны к обороне (окончание) // Война и революция. 1926. № 4. С. 101.
- ¹¹ НА РК. Ф. Р-1625. Оп. 1. Д. 1/10. Л. 16.
- ¹² Одна верста равняется 1,07 км.

¹³ РГВА. Ф. 32032. Оп. 1. Д. 14. Л. 4.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бутвило А. И. Карельская трудовая коммуна. Петрозаводск, 2011. 275 с.
2. Голубев А. А. Мурманская железная дорога. История строительства (1894–1917 гг.). СПб., 2011. 205 с.
3. Зеленская Ю. Н. Кировская железная дорога – прифронтовая магистраль Европейского Севера в годы Великой Отечественной войны // Ученые записки Тихоокеанского государственного университета. 2019. Т. 10, № 4. С. 418–423.
4. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза 1817–1945. Т. 2 / Н. Е. Аксененко [и др.]. СПб.; М., 1997. 416 с.
5. История Карелии с древнейших времен до наших дней / Под общ. ред. Н. А. Кораблева [и др.]. Петрозаводск, 2001. 943 с.
6. Килин Ю. М. Карелия в политике Советского государства 1920–1941 гг. Петрозаводск, 1999. 275 с.
7. Кен О. Н. Мобилизационное планирование и политические решения (конец 1920-х – середина 1930-х гг.). М., 2008. 512 с.
8. Кольцов А. В. Деятельность Комиссии по изучению естественных производительных сил России: 1914–1918 годы // Современные производительные силы. 2015. № 1. С. 26–36.
9. Маркевич А., Харрисон М. Первая мировая война, Гражданская война и восстановление: национальный доход России в 1913–1928 гг. М., 2013. 111 с.
10. Мелия А. А. Мобилизационная подготовка народного хозяйства СССР (1921–1941). М., 2004. 352 с.
11. Мухин М. Ю. История формирования системы органов мобилизационного планирования экономики в Советской России и СССР в 1921–1927 гг. // История российской государственности. 2021. С. 379–383.
12. Репухова О. Ю. Военно-гражданская мобилизационная подготовка в Карелии в 1920–1930-х годах: Научное электронное издание. Петрозаводск, 2016. 1 электрон. опт. диск.
13. Репухова О. Ю. Мобилизационное планирование в Карелии в предвоенное десятилетие // *Studia Humanitatis Borealis*. 2015. № 1 (4). С. 3–14.
14. Репухова О. Ю. Пространственно-мобилизационная подготовка Карелии в 1920–1930-х гг. Петрозаводск, 2016. 68 с.
15. Свержевская М. И. Академия наук в переломную эпоху (1915–1930-е гг.) // Идеи и идеалы. 2019. Т. 11, № 4. Ч. 1. С. 194–204.
16. Шумилов М. И. Во главе обороны Севера России в 1918–1920 гг. Петрозаводск, 1967. 199 с.

Поступила в редакцию 24.08.2021; принята к публикации 04.10.2021

Original article

Oksana Yu. Repukhova, Cand. Sc. (History), Associate Professor, Petrozavodsk State University (Petrozavodsk, Russian Federation)

ORCID 0000-0002-0348-2629; repukhova@yandex.ru

Anton A. Malysheko, Master's Student, Petrozavodsk State University (Petrozavodsk, Russian Federation)

ORCID 0000-0003-4757-6114; antonmalysheko@yandex.ru

DEVELOPMENT OF MOBILIZATION PLANNING SYSTEM FOR RAILWAY TRANSPORT IN THE NORTHWEST OF THE USSR

Abstract. The history of the mobilization preparation of the Soviet northwestern railways in the 1920s remains poorly studied. Railways were the key mode of transport in this region, played a crucial role in organizing the transit of goods and economic development, and in wartime conditions ensured an uninterrupted supply of equipment and reinforcements to the army. This article is aimed at examining the process of developing a mobilization planning system for railway transport in the northwest of the USSR in the 1920s. In the course of the study, materials from regional and federal archives, regulatory legal acts, and periodicals were involved. The methodological basis of the article is the use of historical-systemic and historical-genetic methods, as well as some elements of the content analysis and the semiotic approach. The paper shows that the railways of the northwest of the USSR played a significant role in Soviet mobilization planning. It is explained by the significant strategic importance of the region, as well as the need to restore the railway transport located there, which became one of the theaters of military operations in the Civil War. In this regard, applications from the railways of the northwest of the USSR had the highest percentage of approval when forming the evacuation plan of 1928. At the same time, the task of developing the northwestern railways of the USSR was not a priority for the country's military and political leadership in the 1920s due to the secondary importance of the threat from Finland.

Key words: northwest of the USSR, Finland, mobilization planning, railway transport, Murmansk Railway, Kirov Railway, Northern Railway

For citation: Repukhova, O. Yu., Malyshko, A. A. Development of mobilization planning system for railway transport in the northwest of the USSR. *Proceedings of Petrozavodsk State University*. 2021;43(8):39–45. DOI: 10.15393/uchz.art.2021.691

REFERENCES

1. Butvilo, A. I. The Karelian Labor Commune. Petrozavodsk, 2011. 275 p. (In Russ.)
2. Golubev, A. A. Murmansk Railway. History of construction (1894–1917). St. Petersburg, 2011. 205 p. (In Russ.)
3. Zelenskaya, Yu. N. Kirov Railway – a front-line railway of the European North during the Great Patriotic War. *Proceedings of Pacific National University*. 2019;10(4):418–423. (In Russ.)
4. The history of railway transport in Russia and the Soviet Union, 1817–1945. Vol. 2. St. Petersburg, Moscow, 1997. 416 p. (In Russ.)
5. History of Karelia from ancient times to the present day. (N. A. Korableva et al., Eds.). Petrozavodsk, 2001. 943 p. (In Russ.)
6. Kilin, Yu. M. Karelia in the policy of the Soviet state in 1920–1941. Petrozavodsk, 1999. 275 p. (In Russ.)
7. Ken, O. N. Mobilization planning and political decisions (between the late 1920s and the mid-1930s). Moscow, 2008. 512 p. (In Russ.)
8. Koltsov, A. V. Activities of the Commission for the Study of Russia's Natural Productive Forces: 1914–1918. *Modern Productive Forces*. 2015;1:26–36. (In Russ.)
9. Markevich, A., Harrison, M. World War I, the Civil War and recovery: Russia's national income in 1913–1928. Moscow, 2013. 111 p. (In Russ.)
10. Melia, A. A. Mobilization preparation of the USSR national economy (1921–1941). Moscow, 2004. 352 p. (In Russ.)
11. Mukhin, M. Yu. The history of the formation of a system of bodies for the mobilization planning of the economy in Soviet Russia and the USSR in 1921–1927. *History of Russian statehood*. 2021. P. 379–383. (In Russ.)
12. Repukhova, O. Yu. Military and civil mobilization preparation in Karelia in the 1920s and the 1930s: Electronic scientific publication. Petrozavodsk, 2016. (In Russ.)
13. Repukhova, O. Yu. Mobilization planning in Karelia in prewar decade. *Studia Humanitatis Borealis*. 2015;1(4):3–14. (In Russ.)
14. Repukhova, O. Yu. Spatial mobilization preparation of Karelia in the 1920s and the 1930s. Petrozavodsk, 2016. 68 p. (In Russ.)
15. Sverzhenskaya, M. I. The Academy of Sciences in the critical period (1915–1930s). *Ideas & Ideals*. 2019;11(4-1):194–204. (In Russ.)
16. Shumilov, M. I. In charge of the defense of the Russian North in 1918–1920. Petrozavodsk, 1967. 199 p. (In Russ.)

Received: 24 August, 2021; accepted: 4 October, 2021