

Деятельность органов НКВД Дальнего Востока по борьбе с хищениями грузов на железнодорожном транспорте в 1941—1945 гг.

Александр Владимирович Жадан,

кандидат исторических наук, старший преподаватель Владивостокского филиала Дальневосточного юридического института МВД России, Владивосток.

E-mail: awzhadan252@mail.ru

В статье анализируется деятельность органов НКВД Дальнего Востока по борьбе с хищениями грузов на железнодорожном транспорте в условиях военного периода 1941—1945 гг. Автор отмечает стратегическую важность безопасного функционирования железнодорожного транспорта региона с учётом обеспечения потребности перевозки грузов, поступающих в СССР по ленд-лизу тихоокеанским маршрутом. Выделяются причины, обусловившие рост числа посягательств на железнодорожные грузы, среди которых имели место как общая тяжёлая социально-экономическая обстановка, так и недостатки в деятельности органов НКВД и руководства железных дорог. На основе архивных документов нормативного характера анализируются мероприятия, предпринимаемые органами НКВД в годы войны в целях противодействия незаконным посягательствам на грузы. Автор приходит к выводу, что деятельность органов железнодорожной милиции Дальнего Востока по охране грузов в период 1941—1945 гг. была осложнена в силу общего ухудшения криминологической обстановки в стране, увеличения объёмов перевозимых в регионе ценных грузов, недостатка квалифицированных работников, расширения спектра выполняемых задач и других факторов, вызванных ситуацией военного времени. Основные усилия железнодорожной милиции по борьбе с хищениями грузов были сосредоточены на формировании специализированной агентурной сети на объектах железнодорожного транспорта; совершенствовании контрольно-пропускного режима, системы вахтёрской и караульной службы; расширении взаимодействия с территориальными органами НКВД, оперативно-чекистскими отделами исправительно-трудовых учреждений и населением.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, органы НКВД, Дальний Восток, хищения грузов, железная дорога, борьба с преступностью.

Far Eastern NKVD Fighting against Theft of Goods on the Railway in 1941–1945.

Aleksandr Zhadan, Vladivostok branch of Far Eastern Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Vladivostok, Russia. E-mail: awzhadan252@mail.ru.

The paper analyzes the activities of the NKVD of the Far East on combating theft of goods on the railway during the military period of 1941–1945. The author notes the strategic importance of the safe functioning of the rail transport in the region taking into account the need to transport goods which arrived under lend-lease by the Pacific route to the USSR. The following reasons caused the increase in the number of encroachments on rail freight: an overall difficult socio-economic situation, shortcomings in the activities of the NKVD and the administration of the railways. On the basis of archival regulatory documents, the measures undertaken by the NKVD during the war in order to counter illegal encroachments on goods are analyzed. The author comes to the conclusion that during the period of 1941–1945 the work of the railway police of the Far East on the protection of goods was complicated by the general deterioration of the criminological situation in the country, the increase in the volume of valuable goods transported in the region, the lack of qualified workers, the expansion of the range of performed tasks and other factors caused by the military situation. The main efforts of the railway police to fight against theft of goods were focused on the formation of a specialized agent network at railway transport facilities, improvement of the control regime, the system of watchman and guard service, expansion of interaction with territorial bodies of the NKVD, operational-Chekist departments of correctional labor institutions and population.

Keywords: Great Patriotic War, NKVD, Far East, theft of goods, railway, fight against crime.

Железнодорожный транспорт сыграл важнейшую роль в достижении Победы в Великой Отечественной войне. Значение его транзитного потенциала на Дальнем Востоке и в Сибири в деле переброски войск и перевозки стратегически важных грузов широко отражено в отечественной историографии [2, с. 404–411; 8; 22, с. 41–47; 25, с. 36–46].

В рассматриваемый период в состав Дальневосточного оперативно-эксплуатационного отделения Наркомата путей сообщения входили: Приморская (ст. Губерово — ст. Эгершельд; управление в г. Ворошилове), Дальневосточная (ст. Губерово — ст. Архара; управление в г. Хабаровске) и Амурская железные дороги (ст. Архара — ст. Ксеньевская; управление в г. Свободном). Эксплуатационная длина железных дорог в Дальневосточном регионе на 1 января 1941 г. составляла 3417 км [16, с. 126].

Важным направлением работы железных дорог Дальнего Востока в годы войны стала поставка грузов, полученных от союзников по системе ленд-лиза. Грузы поступали в порты Нагаево, Петропавловск-Камчатский, Владивосток, Николаевск-на-Амуре и Комсомольск-на-Амуре, а далее

по железной дороге следовали на запад страны. Всего за годы войны по дальневосточному маршруту через Тихий океан было доставлено 8,3 млн т грузов, или 47,1% всех поставок в СССР [18, с. 363].

Одной из первостепенных задач органов НКВД, с учётом жизненной важности дальневосточных логистических артерий, стала защита перевозимых грузов от преступных посягательств. Основная нагрузка по её выполнению легла преимущественно на плечи железнодорожной милиции, вопросы организации и деятельности которой [9, с. 183—186; 17, с. 73—79; 19, с. 19—21; 21, с. 54—59], как и всей системы дальневосточных органов безопасности и правопорядка военного времени, стали объектом целого ряда научно-исторических исследований [5; 24, с. 98—101; 26, с. 36—42].

В рассматриваемый период времени структура железнодорожной милиции включала в себя: Отдел железнодорожной милиции ГУМ (Главное управление милиции) НКВД СССР (с мая 1943 г. — Управление транспортной милиции ГУМ НКВД СССР), дорожные отделы железнодорожной милиции в количестве, соответствующем управлениям железных дорог. Дорожные отделы состояли из аппарата управления, линейных отделений, расположенных на крупных и узловых станциях, и оперативных пунктов. В состав железнодорожной милиции входили как оперативно-следственные, так и ответственные за охрану порядка подразделения [9, с. 185; 21, с. 59]. Таким образом, деятельность железнодорожной милиции была сосредоточена на двух основных направлениях: охрана общественного порядка и борьба с преступностью.

Первое направление реализовывалось подразделениями наружной службы и включало: непосредственную охрану общественного порядка на железнодорожных станциях; наблюдение за выполнением железнодорожными рабочими и служащими установленных правил поддержания общественного порядка; борьбу с детской беспризорностью; осуществление паспортного режима и т.п. Помимо этого, само присутствие нарядов милиции на объектах железной дороги служило профилактикой криминальных посягательств, в том числе хищений грузов. Зачастую бдительность постовых милиционеров позволяла своевременно задерживать расхитителей на месте преступления.

Второе направление предполагало использование методов следственно-оперативной деятельности (выявление и регистрация преступлений, сбор и анализ оперативной информации, ведение оперативных учётов, производство следственных действий и т.д.) по пресечению и раскрытию преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, в том числе посягательств на социалистическую собственность [9, с. 184—185].

Кадровый состав дальневосточной железнодорожной милиции в значительной степени был представлен недостаточно опытными сотрудниками, причиной чему послужили предвоенные «чистки» личного состава, частые реорганизации системы правоохранительных органов, высокая текучесть кадров, мобилизация части сотрудников на фронт [11, с. 69—70; 15, с. 38]. Вместе с тем личный состав данных подразделений отличался

высокой мотивацией и устойчивостью в политико-идеологическом отношении. Значительное число милиционеров состояло в ВКП(б), например, по дорожному отделу Приморской железной дороги этот показатель составлял на 1944 г. 50,3% личного состава [ГАРФ. Ф. Р-9415. Оп. 3. Д. 383. Л. 32].

Помимо подразделений железнодорожной милиции в систему охраны грузов входили военнослужащие развёрнутых на Дальнем Востоке 6-й и 7-й дивизий железнодорожных войск НКВД, а также сторожевая и вахтёрская охрана железной дороги, которые несли службу на своих постах и маршрутах патрулирования, обеспечивали контрольно-пропускной режим.

В военное время органы правопорядка столкнулись с быстрым ростом преступности как в целом по стране, так и в Дальневосточном регионе в частности. Данное явление было обусловлено комплексом причин морально-психологического, демографического, социально-экономического характера, подробно изученных и описанных исследователями [23, с. 94—99; 27, с. 202].

Общее ухудшение криминологической обстановки, конечно, не могло не проявиться в росте числа посягательств на грузы, перевозимые по железным дорогам Дальнего Востока. Так, если на Амурской железной дороге с 1 июня по 31 декабря 1941 г. было зарегистрировано 20 фактов хищений, то всего лишь за январь — февраль 1942 г. было учтено 19 таких случаев. По Дальневосточной железной дороге аналогичные показатели составили 42 и 11 случаев; по Приморской железной дороге — 37 и 17 [АУМВД по ХК. Ф. 40. Оп. 1. Д. 75. Л. 146].

При этом стоит иметь в виду, что приведённые статистические данные отнюдь не отражают полную картину состояния преступности в силу латентного характера значительной части хищений (это, кстати, признавали и сами органы НКВД [12, с. 72—75; АУМВД по ПК. Ф. 12. Оп. 1. Д. 47. Л. 72]), о чём косвенно свидетельствуют данные грузовых служб дорог об убытках из-за всякого рода потерь и недостатков перевозимых грузов. Только по Дальневосточной железной дороге эти убытки за 1941 г. выражались суммой около 200 тыс. руб. [АУМВД по ХК. Ф. 40. Оп. 1. Д. 75. Л. 146].

Таким образом, проблемой стал не только рост преступных посягательств на грузы, но и низкий уровень выявления таковых, что говорит уже о неэффективной работе самих правоохранительных органов по данному направлению на начальном этапе войны.

Изучение синхронных документов дальневосточных органов НКВД позволяет говорить о комплексе условий и причин, способствовавших росту хищений на железнодорожном транспорте в указанный период.

1. *Недостаточная, а порой отсутствующая вовсе, агентурно-осведомительная сеть.* Период 1941—1942 гг. стал наиболее трудным для оперативных подразделений милиции в плане агентурной работы. Массовая мобилизация населения (под которую попадали и действующие агенты, и осведомители), частая реорганизация органов правопорядка

(не всегда сопровождающаяся полной передачей агентурной сети), кадровые «чистки» и перестановки (когда зачастую терялись агенты и осведомители, работавшие с конкретным сотрудником) привели к фактическому разрушению агентурно-осведомительного аппарата [14, с. 35—38].

Аналогичная ситуация имела место и в оперативных подразделениях железнодорожной милиции, где наибольшей проблемой стала нехватка специализированной агентуры: работников транспорта, связанных с коммерческими операциями, работников товарных дворов, пакгаузов, составительских бригад и бригад по техническому осмотру подвижного состава.

2. *Слабое (иногда отсутствующее) взаимодействие между оперативными подразделениями транспортных и территориальных органов милиции и оперативно-чекистскими отделами исправительно-трудовых учреждений.* Такое положение приводило к тому, что каналы сбыта похищенных грузов оставались не вскрытыми [АУМВД по ХК. Ф. 40. Оп. 1. Д. 75. Л. 147—148]. Особый оперативный интерес представляли прилегающие к железнодорожному полотну посёлки, хутора, колонны (колонии. — А.Ж.) заключённых и т.д.

3. *Слабое взаимодействие с общественностью.* В условиях военного времени круг задач, возлагаемых на органы НКВД, значительно расширился [6, с. 34], при этом сами органы столкнулись с проблемой нехватки качественных кадров [1; 13, с. 201—208; 20]. В целом по стране на 1 января 1941 г. некомплект в органах железнодорожной милиции составлял 845 единиц (3,7%). За период с 1 января 1941 г. по 1 ноября 1945 г. в органах транспортной милиции штатный некомплект увеличился, достигнув уровня 16,9% [ГАРФ. Ф. Р-9401. Оп. 8. Д. 12. Л. 18, 31].

В этих условиях привлечение общественности к решению задач по борьбе с преступностью и охране общественного порядка имело ключевое значение [4, с. 14—17; 7, с. 6; 10, с. 40—44]. В годы войны существовали такие формы взаимодействия граждан с органами правопорядка, как группы самообороны, группы охраны общественного порядка, бригады содействия милиции. Однако, как показывают документы, дальневосточные органы железнодорожной милиции периода 1941—1942 гг. крайне слабо использовали помощь бригад милиции¹ и доверенных лиц в борьбе с хищениями грузов. В частности, ОБХСС при дорожных отделах милиции вообще не имели сети бригад милиции [АУМВД по ХК. Ф. 40. Оп. 1. Д. 75. Л. 148].

4. *Неэффективный контрольно-пропускной режим на объектах железнодорожного транспорта.* Большая протяжённость железнодорожных путей в сочетании с недостатком материальных средств не позволяли руководству железных дорог и транспортным органам НКВД обеспечить сплошное ограждение, способное воспрепятствовать проникновению к путям посторонних лиц. Однако и там, где пути были взяты под охрану железнодорожными войсками (с начала 1942 г. эту задачу поручили 6-й и 7-й дивизиям железнодорожных войск НКВД), пропускной режим

¹ Члены бригад содействия милиции.

обеспечивался в недостаточной мере. Фактически неорганизованной оставалась борьба с незаконными поездками на товарных поездах [АУМВД по ХК. Ф. 40. Оп. 1. Д. 75. Л. 148].

5. *Недостатки в системе отбора кадров и учёта грузов на объектах железнодорожного транспорта.* Исторически характерная для Дальнего Востока нехватка качественных кадров приобрела в связи с военной мобилизацией ещё более проблемный характер, когда на работу, связанную с грузовыми операциями, принимались люди с сомнительным прошлым и такого же рода связями, а сторожевая охрана на товарных дворах, пакгаузах, платформах состояла из инвалидов и иных лиц, не способных эту охрану обеспечить. Кроме того, имела место порочная практика составления коммерческих актов на недостачу грузов, когда это ответственное дело возлагалось на весовщиков, что создавало благоприятные условия для сокрытия фактов хищения железнодорожных грузов [АУМВД по ХК. Ф. 40. Оп. 1. Д. 75. Л. 148].

Таким образом, новые вызовы военного времени требовали незамедлительного поиска путей совершенствования деятельности органов НКВД в деле обеспечения сохранности грузов на железнодорожном транспорте от преступных посягательств.

Важными нормативными документами, регламентирующими организацию оперативной работы по борьбе с хищениями на железнодорожном транспорте, стали акты, разработанные в центральном аппарате: директива НКВД СССР от 15.02.1942 г. № 95 [АУМВД по ХК. Ф. 40. Оп. 1. Д. 75. Л. 148], директивное указание ОЖДМ ГУМ НКВД СССР от 28.08.1942 г. № 29/ж/5476 [АУМВД по ХК. Ф. 40. Оп. 1. Д. 97. Л. 142].

На уровне краевых управлений НКВД и дорожных отделов анализировались причины и условия, способствовавшие росту криминальных посягательств на грузы, прорабатывались направления и конкретные методики противодействия этому явлению, шла разработка нормативных документов (например, директивное указание Дорожного отдела Дальневосточной железной дороги от 22 июля 1943 г. № 3-1999 [АУМВД по ХК. Ф. 40. Оп. 1. Д. 97. Л. 142]), учитывавших местную оперативную обстановку, формировались оперативные планы.

Большое внимание было уделено созданию эффективной агентурно-осведомительной сети по обслуживанию объектов, связанных с грузоперевозками на железной дороге, очистке её от двурушников и дезинформаторов. Была проведена вербовка целевой агентуры среди работников товарных дворов, пакгаузов, поездных составительских и паровозо-манёвренных бригад и бригад технического осмотра. На железнодорожных объектах, особенно поражённых хищениями, практиковались агентурные заслоны и оперативные засады. На агентурное обслуживание брались также учреждения и организации, соприкасающиеся с грузовыми операциями на железных дорогах. Была организована оперативная работа и среди жителей прилегающих к объектам железнодорожного транспорта населённых

пунктов, при этом особое внимание обращалось на выявление и разработку лиц, хранящих и сбывающих похищенные грузы, содержателей притонов, уголовный элемент, спекулянтов и т.д.

Для оказания практической помощи в организации оперативно-следственной работы на поражённые хищениями железнодорожные узлы и станции командировались наиболее опытные, квалифицированные сотрудники НКВД.

Транспортными отделами НКВД и командованием 6-й и 7-й дивизий железнодорожных войск НКВД были разработаны и во взаимодействии с руководством соответствующих дорог введены в действие совместные планы по охране железнодорожных узлов и крупных станций:

- была сокращена до минимума выдача пропусков на право хождения по путям работникам железной дороги, упорядочивался режим перехода населения через железнодорожные пути; всех нарушителей пропускного режима на железнодорожных объектах предписывалось привлекать к административной ответственности;
- совершенствовалась дислокация постов вахтёрской охраны товарных дворов и багажных складов, на особенно неблагополучных объектах выставлялись дополнительные посты;
- проводилась проверка личного состава вахтёрской охраны дорог с задачей удаления неблагонадёжных лиц, вводилась в практику систематическая проверка несения службы вахтёрским составом;
- вводились систематические осмотры товарных поездов с целью задержания незаконно проезжающих лиц.

Анализируя результативность предпринимаемых органами НКВД мер по обеспечению сохранности грузов, следует отметить их двоякость. С одной стороны, социально-экономическое положение населения оставалось крайне тяжёлым все военные годы, ставшие по образному выражению А.С. Ващук периодом «социального шока» [3, с. 63—75] для дальневосточного общества, что не могло не способствовать сохранению высокого уровня преступных посягательств на железнодорожные грузы.

С другой стороны, качество работы органов НКВД по борьбе с данным явлением неуклонно повышалось. Совершенствование системы борьбы с посягательствами на грузы и, прежде всего, формирование эффективной агентурно-осведомительной сети проявилось в улучшении показателей выявляемости и раскрываемости такого рода преступлений.

Так, если в 1941 г. на Амурской железной дороге по агентурным данным раскрывалось 55% преступлений, то в 1943 г. — уже 79%, а общий процент раскрываемости составил 85%. В следующем, 1944 г. раскрываемость преступных посягательств на грузы уже превышала 90%. Значительно улучшилась работа по предотвращению хищений: если в 1941 г. не удалось пресечь ни одного хищения, то в 1944 г. таких случаев было 27, из них 20 преступлений было пресечено по агентурным данным [АУМВД по ХК. Ф. 40. Оп. 1. Д. 75. Л. 147].

Дорожному отделу милиции Приморской железной дороги в 1944 г. удалось добиться 96,7% раскрываемости краж грузов. За год было успешно реализовано 149 агентурных разработок и 14 учётных дел [АУМВД по ПК. Ф. 12. Оп. 1. Д. 52. Л. 46].

По агентурным разработкам дальневосточными органами железнодорожной милиции в 1944—1945 гг. было вскрыто несколько преступных групп расхитителей, включавших должностных лиц железной дороги, ответственных за безопасность груза и составление коммерческих актов на списание недостач (весовщики, дежурные по станциям), и военнослужащих войск НКВД, обеспечивающих беспрепятственное хищение [АУМВД по ПК. Ф. 12. Оп. 1. Д. 49. Л. 46—48; АУМВД по ХК. Ф. 40. Оп. 1. Д. 124. Л. 95].

Таким образом, деятельность органов железнодорожной милиции Дальнего Востока по охране грузов в период 1941—1945 гг. была осложнена в силу общего ухудшения криминологической обстановки в стране, увеличения объёмов перевозимых в регионе ценных грузов, недостатка квалифицированных работников, расширения спектра выполняемых задач и других факторов, связанных с условиями военного времени. Основные усилия железнодорожной милиции по борьбе с хищениями грузов были сосредоточены на формировании специализированной агентурной сети на объектах железнодорожного транспорта; совершенствовании контрольно-пропускного режима, системы вахтёрской и караульной службы; расширении взаимодействия с территориальными органами НКВД, оперативно-чекистскими отделами исправительно-трудовых учреждений и населением.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Бакшуттов С.Н., Орнацкая Т.А., Шабельникова Н.А. Дальневосточная милицейская школа в государственной системе профессионального образования (1918—2011 гг.). Владивосток: Изд-во ДВФУ, 2017. 232 с.
2. Беляева Н.А. Таможня в условиях войны: история, историография, источники // Уроки Второй мировой войны и современность: мат-лы II Междунар. науч. конф. (г. Южно-Сахалинск, 2—4 сентября 2015 г.). Южно-Сахалинск: Дальпресс, 2016. С. 404—411.
3. Ващук А.С. Выход дальневосточного сообщества из социального шока военного времени // Россия и АТР. 2010. № 2. С. 63—75.
4. Ветерков А.И. Проявления бдительности на железной дороге в годы Великой Отечественной войны (на примере Ярославской железной дороги) // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2015. № 1. С. 14—17.
5. Грачев А.В., Ципкин Ю.Н. Чекисты в борьбе за обеспечение государственной безопасности советского Дальнего Востока в годы Великой Отечественной войны (1941—1945). Хабаровск: Хабаровский краевой музей им. Н.И. Гродекова, 2014. 168 с.
6. Гусак В.А. Деятельность советской милиции по обеспечению функционирования тыла в годы Великой Отечественной войны (июнь 1941—1945 гг.): историко-правовое исследование: дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2010. 484 с.

7. Гусак В.А. Проблемы деятельности бригад содействия милиции в предвоенные годы и в период Великой Отечественной войны (1941—1945 гг.) // История государства и права. 2011. № 2. С. 6—8.
8. Дальневосточные железнодорожники в годы Великой Отечественной войны / сост. В.Ф. Зувев. Хабаровск: ООО «Дизайн-студия „Варт“», 2010. 280 с.
9. Ерин Д.А. Организация и основные направления деятельности железнодорожной милиции, рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР в период с 1937 по 1941 г. // Вестник Владимирского юридического института. 2017. № 3 (44). С. 183—186.
10. Жадан А.В. О содействии населения правоохранительным органам в период Великой Отечественной войны: по материалам Приморского края // Реформа уголовного законодательства в Российской Федерации (к 20-летию УК РФ): мат-лы всерос. науч.-практ. конф. (г. Владивосток, 16 ноября 2016 г.) / ред. кол.: С.Н. Бакшутов [и др.]. Хабаровск: РИО ДВЮИ МВД России, 2017. С. 40—44.
11. Жадан А.В. Органы внутренних дел Приморского края в 1941—1945 гг.: исторический опыт организации и деятельности: монография. Хабаровск: РИО ДВЮИ МВД России, 2019. 228 с.
12. Жадан А.В., Шелудько В.О. Официальные количественные данные о состоянии преступности в Советском Союзе в период Великой Отечественной войны: к вопросу о полноте и достоверности источника // Традиционная и инновационная наука: история, современное состояние, перспективы: сб. ст. междунар. науч.-практ. конф. (1 июня 2016 г., г. Уфа). В 4 ч. Уфа: АЭТЕРНА, 2016. Ч. 4. С. 72—75.
13. Жадан А.В., Шелудько В.О. Проблемы отбора и подготовки кадров в органах внутренних дел Приморского края в период Великой Отечественной войны (1941—1945 гг.) // Современная научная мысль. 2016. № 4. С. 201—208.
14. Жадан А.В., Щербаков С.П. Формирование агентурно-осведомительной сети как ключевая задача подразделений уголовного розыска в годы Великой Отечественной войны (по материалам Приморского края) // Инновационные механизмы решения проблем научного развития: сб. ст. междунар. науч.-практ. конф. (28 мая 2016 г., г. Сызрань). В 2 ч. Уфа: МЦИИ ОМЕГА САЙНС, 2016. Ч. 2. С. 35—38.
15. История советской милиции: в 2 т. / под ред. Н.А. Щелокова. Т. 2. Советская милиция в период социализма (1936—1977 гг.). М.: [б. и.], 1977. 338 с.
16. Медведева Л.М. Развитие транспорта и его роль в освоении Дальнего Востока СССР (20—30-е годы XX века). Владивосток: Дальнаука, 2002. 244 с.
17. Михайлова Л.В. История уголовного розыска в подразделениях транспортной полиции Дальнего Востока // 300 лет на страже закона и правопорядка: мат-лы всерос. науч.-практ. конф. / под ред. А.А. Андреева. Хабаровск: ДВЮИ, 2018. С. 73—79.
18. Паперно А.Х. Ленд-лиз. Тихий океан. М.: ТЕРРА-Книжный клуб, 1998. 368 с.
19. Суверов Е.В. Формирование железнодорожной милиции в Западной Сибири (1937—1941 гг.) // Алтайский юридический вестник. 2015. № 1 (9). С. 19—21.
20. Суверов С.Е. Комплектование правоохранительных органов в годы Великой Отечественной войны // Вестник Барнаульского юридического института МВД России. 2015. № 29. С. 79—80.
21. Твердюкова Е.Д. Борьба с мешочничеством в СССР в 1940-е гг. // Вестник Екатеринбургского института. 2010. № 3 (11). С. 54—59.
22. Тимофеев А.А. Роль Транссиба в мобилизации ресурсов России для ведения мировых войн // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Социально-гуманитарные науки. 2016. Т. 16. № 1. С. 41—47.
23. Ткачева Г.А., Жадан А.В. Социально-экономические детерминанты криминализации приморского общества в 1941—1945 гг. // Общество: философия, история, культура. 2018. № 1. С. 94—99.

24. Усов А.В. Специфика деятельности аварийно-спасательной службы ВМФ в условиях изменения стратегических позиций СССР в Тихом океане в 1945 г. // Общество: философия, история, культура. 2019. № 1. С. 98—101.
25. Ципкин Ю.Н., Тесельская И.П. Роль железных дорог Дальнего Востока в достижении Победы // Россия и АТР. 2010. № 2 (68). С. 36—46.
26. Шабельникова Н.А. Великая победа в памяти поколений: Вторая мировая война в современной дальневосточной историографии // Клио. 2019. № 1 (145). С. 36—42.
27. Шатилов С.П. Органы милиции в реализации правоохранительной функции Советского государства в период Великой Отечественной войны (историко-правовой аспект): монография. Барнаул: Барнаульский юридический ин-т МВД России, 2008. 255 с.
28. АУМВД по ПК (Арх. УМВД России по Приморскому краю).
29. АУМВД по ХК (Арх. УМВД России по Хабаровскому краю).
30. ГАРФ (Гос. арх. Российской Федерации).

REFERENCES

1. Bakshutov S.N., Ornatskaya T.A., Shabel'nikova N.A. *Dal'nevostochnaya militseyskaya shkola v gosudarstvennoy sisteme professional'nogo obrazovaniya (1918—2011 gg.)* [Far Eastern Police School in the State System of Vocational Education (1918—2011)]. Vladivostok, Izd-vo DVFU Publ., 2017, 232 p. (In Russ.)
2. Belyaeva N.A. *Tamozhnyia v usloviyakh voyny: istoriya, istoriografiya, istochniki* [Customs during the War: History, Historiography, Sources]. *Uroki Vtoroy mirovoy voyny i sovremennost': mat-ly II Mezhdunar. nauch. konf. (g. Yuzhno-Sakhalinsk, 2—4 sentyabrya 2015 g.)* [The Lessons of the Second World War and Present: Proceedings of the Second International Scientific Conference (Yuzhno-Sakhalinsk, 2—4 September 2015)]. Yuzhno-Sakhalinsk, Dal'press Publ., 2016, pp. 404—411. (In Russ.)
3. Vashchuk A.S. *Vykhod dal'nevostochnogo soobshchestva iz sotsial'nogo shoka voennogo vremeni* [Coming out of Social Shock of the Wartime by the Far Eastern Community]. *Rossiia i ATR*, 2010, no. 2, pp. 63—75. (In Russ.)
4. Veterkov A.I. *Proyavleniia bditel'nosti na zheleznoy doroge v gody Velikoy Otechestvennoy voyny (na primere Yaroslavskoy zheleznoy dorogi)* [Manifestations of Vigilance on the Railway during the Great Patriotic War (a Case Study of the Yaroslavl Railway)]. *Istoriya i perspektivy razvitiya transporta na severe Rossii* [History and Prospects of the Development of Transport in the North of Russia], 2015, no. 1, pp. 14—17. (In Russ.)
5. Grachev A.V., Tsipkin Yu.N. *Chekisty v bor'be za obespechenie gosudarstvennoy bezopasnosti sovetskogo Dal'nego Vostoka v gody Velikoy Otechestvennoy voyny (1941—1945)* [Security Officers in the Struggle for State Security of the Soviet Far East during the Great Patriotic War (1941—1945)]. Khabarovsk, Khabarovskiy kraevoy muzey im. N.I. Grodekova Publ., 2014, 168 p. (In Russ.)
6. Gusak V.A. *Deyatel'nost' sovetskoy militsii po obespecheniyu funktsionirovaniya tylia v gody Velikoy Otechestvennoy voyny (iyun' 1941—1945 gg.): istoriko-pravovoe issledovanie: dis. ... d-ra yurid. nauk* [Activities of the Soviet Police to Secure the Rear during the Great Patriotic War (June 1941—1945): Historical and Legal Research. Doctoral Dissertation in Legal Science]. Moscow, 2010, 484 p. (In Russ.)
7. Gusak V.A. *Problemy deyatel'nosti brigad sodeystviya militsii v predvoennye gody i v period Velikoy Otechestvennoy voyny (1941—1945 gg.)* [Problems of Brigades

- Assisting Soviet Police during the Pre-War Years and during the Great Patriotic War (1941—1945)]. *Istoriya gosudarstva i prava*, 2011, no. 2. pp. 6—8. (In Russ.)
8. *Dal'nevostochnye zheleznodorozhniki v gody Velikoy Otechestvennoy voyny* [Far Eastern Railway Workers during the Great Patriotic War]. Compl. by V.F. Zuev. Khabarovsk, ООО "Dizayn-studiya "Vart"" Publ., 2010, 280 p. (In Russ.)
 9. Erin D.A. Organizatsiya i osnovnye napravleniya deyatel'nosti zheleznodorozhnoy militsii, raboche-krest'yanskoy militsii NKVD SSSR v period s 1937 po 1941 g. [Organization and Main Activities of the Railway Police, the Workers' and Peasants' Militia of the NKVD of the USSR during the Period of 1937—1941]. *Vestnik Vladimirsikogo yuridicheskogo instituta*, 2017, no. 3 (44), pp. 183—186. (In Russ.)
 10. Zhadan A.V. O sodeystvii naseleniya pravookhranitel'nym organam v period Velikoy Otechestvennoy voyny: po materialam Primorskogo kraya [On the Assistance of the Population to Law Enforcement Agencies during the Great Patriotic War: Based on the Materials of the Primorye Region]. *Reforma ugovnogo zakonodatel'stva v Rossiyskoy Federatsii (k 20-letiyu UK RF): mat-ly vseros. nauch.-prakt. konf. (g. Vladivostok, 16 noyabrya 2016 g.)* [The Reform of Criminal Legislation in the Russian Federation (on the 20th Anniversary of the Criminal Code of the Russian Federation): Proceedings of the All-Russian Research and Practical Conference (Vladivostok, 16 November 2016)]. Ed. by S.N. Bakshutov [and others]. Khabarovsk, RIO DVYul MVD Rossii Publ., 2017, pp. 40—44. (In Russ.)
 11. Zhadan A.V. *Organy vnutrennikh del Primorskogo kraya v 1941—1945 gg.: istoricheskiy opyt organizatsii i deyatel'nosti*: monografiya [Bodies of Internal Affairs of the Primorye Region in 1941—1945: Historical Experience of the Organization and Activity: Monograph]. Khabarovsk, RIO DVYul MVD Rossii Publ., 2019, 228 p. (In Russ.)
 12. Zhadan A.V., Shelud'ko V.O. Ofitsial'nye kolichestvennye dannye o sostoyanii prestupnosti v Sovetskom Soyuze v period Velikoy Otechestvennoy voyny: k voprosu o polnote i dostovernosti istochnika [Official Quantitative Data on the State of Crime in the Soviet Union during the Great Patriotic War: On the Completeness and Reliability of the Source]. *Traditsionnaya i innovatsionnaya nauka: istoriya, sovremennoe sostoyanie, perspektivy*: sb. st. mezhdunar. nauch.-prakt. konf. (1 iyunya 2016 g., g. Ufa). V 4 ch. [Traditional and Innovative Science: History, Current State, Prospects: Proceedings of the International Research and Practical Conference (1 June 2016, Ufa). In 4 Parts]. Ufa, AETERNA Publ., 2016, part 4, pp. 72—75. (In Russ.)
 13. Zhadan A.V., Shelud'ko V.O. Problemy otbora i podgotovki kadrov v organakh vnutrennikh del Primorskogo kraya v period Velikoy Otechestvennoy voyny (1941—1945 gg.) [Problems of Selection and Training of Personnel in the Internal Affairs Bodies of the Primorye Region during the Great Patriotic War (1941—1945)]. *Sovremennaya nauchnaya mysl'*, 2016, no. 4, pp. 201—208. (In Russ.)
 14. Zhadan A.V., Shcherbakov S.P. Formirovanie agenturno-osvedomitel'noy seti kak klyuchevaya zadacha podrazdeleniy ugovnogo rozyska v gody Velikoy Otechestvennoy voyny (po materialam Primorskogo kraya) [Formation of the Intelligence and Information Network as a Key Task of Criminal Investigation Units during the Great Patriotic War (Based on the Materials of the Primorye Region)]. *Innovatsionnye mekhanizmy resheniya problem nauchnogo razvitiya*: sb. st. mezhdunar. nauch.-prakt. konf. (28 maya 2016 g., g. Syzran'). V 2 ch. [Innovative Mechanisms of Solving Problems of Scientific Development): Proceedings of the International Research and Practical Conference (28 May 2016, Syzran). In 2 Parts]. Ufa, MTsII OMEGA SAYNS Publ., 2016, part 2, pp. 35—38. (In Russ.)
 15. *Istoriya sovetskoy militsii*: v 2 t. [History of the Soviet Police: In 2 Parts]. Ed. by N.A. Shchelokov. T. 2. Sovetskaya militsiya v period sotsializma (1936—1977 gg.) [The Soviet Police in the Socialist Period (1936—1977)]. Moscow, 1977, 338 p. (In Russ.)

16. Medvedeva L.M. *Razvitie transporta i ego rol' v osvoenii Dal'nego Vostoka SSSR (20—30-e gody XX veka)* [Development of Transport and Its Role in the Development of the Far East of the USSR (the 20^s — the 30^s of the 20th Century)]. Vladivostok, Dal'nauka Publ., 2002, 244 p. (In Russ.)
17. Mikhaylova L.V. *Istoriya ugolovnoy razyska v podrazdeleniyakh transportnoy politsii Dal'nego Vostoka* [History of Criminal Investigation in the Transport Police Units of the Far East]. *300 let na strazhe zakona i pravoporyadka: mat-ly vserev. nauch.-prakt. konf. [300 Years on Guard of Law and Order: Proceedings of the All-Russian Research and Practical Conference]*. Ed. by A.A. Andreev. Khabarovsk, DVYul Publ., 2018, pp. 73—79. (In Russ.)
18. Paperno A.Kh. *Lend-liz. Tikhyy okean* [Lend-Lease. The Pacific Ocean]. Moscow, TERRA — Knizhnyy klub Publ., 1998, 368 p. (In Russ.)
19. Suverov E.V. *Formirovanie zheleznodorozhnoy militsii v Zapadnoy Sibiri (1937—1941 gg.)* [The Formation of the Railway Police in Western Siberia (1937—1941)]. *Altayskiy yuridicheskiy vestnik*, 2015, no. 1 (9), pp. 19—21. (In Russ.)
20. Suverov S.E. *Komplektovanie pravookhranitel'nykh organov v gody Velikoy Otechestvennoy voyny* [Recruitment of Law Enforcement Agencies during the Great Patriotic War]. *Vestnik Barnaul'skogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii*, 2015, no. 29, pp. 79—80. (In Russ.)
21. Tverdyukova E.D. *Bor'ba s meshochnichestvom v SSSR v 1940-e gg.* [The Struggle against Fraud in the USSR in the 1940^s]. *Vestnik Ekaterininskogo instituta*, 2010, no. 3 (11), pp. 54—59. (In Russ.)
22. Timofeev A.A. *Rol' Transsiba v mobilizatsii resursov Rossii dlya vedeniya mirovykh voyn* [The Role of the Trans-Siberian Railway in Mobilizing Russia's Resources for World Wars]. *Vestnik Yuzhno-Ural'skogo gosudarstvennogo universiteta*, seriya "Sotsial'no-gumanitarnye nauki", 2016, vol. 16, no. 1, pp. 41—47. (In Russ.)
23. Tkacheva G.A., Zhadan A.V. *Sotsial'no-ekonomicheskie determinanty kriminalizatsii primorskogo obshchestva v 1941—1945 gg.* [Socio-Economic Determinants of Criminalization of the Society in Primorye in 1941—1945]. *Obshchestvo: filologiya, istoriya, kul'tura*, 2018, no. 1, pp. 94—99. (In Russ.)
24. Usov A.V. *Spetsifika deyatel'nosti avariyno-spasatel'noy sluzhby VMF v usloviyakh izmeneniya strategicheskikh pozitsiy SSSR v Tikhom okeane v 1945 g.* [The Specifics of the Activities of the Emergency Rescue Service of the Russian Navy in Terms of Changes in the Strategic Positions of the USSR in the Pacific Ocean in 1945]. *Obshchestvo: filologiya, istoriya, kul'tura*, 2019, no. 1, pp. 98—101. (In Russ.)
25. Tsipkin Yu.N., Tesel'skaya I.P. *Rol' zheleznnykh dorog Dal'nego Vostoka v dostizhenii Pobedy* [The Role of the Railways of the Far East in Achieving Victory]. *Rossiya i ATR*, 2010, no. 2 (68), pp. 36—46. (In Russ.)
26. Shabel'nikova N.A. *Velikaya pobeda v pamyati pokoleniy: Vtoraya mirovaya vojna v sovremennoy dal'nevostochnoy istoriografii* [The Great Victory in the Memory of Generations: The Second World War in Modern Far Eastern Historiography]. *Klio*, 2019, no. 1 (145), pp. 36—42. (In Russ.)
27. Shatilov S.P. *Organy militsii v realizatsii pravookhranitel'noy funktsii Sovetskogo gosudarstva v period Velikoy Otechestvennoy voyny (istoriko-pravovoy aspekt): monografiya* [Soviet Police in the Implementation of the Law Enforcement Function of the Soviet State during the Great Patriotic War (Historical and Legal Aspect): Monograph]. Barnaul, Barnaul'skiy yuridicheskiy in-t MVD Rossii Publ., 2008, 255 p. (In Russ.)

Дата поступления в редакцию 16.10.2019