

**Дорожное дело в Приморье в начале XX в.:
правовые аспекты, ресурсное обеспечение
и механизм принятия управленческих решений**

Не было, пожалуй, более насущной и одновременно запущенной проблемы в Приморье с момента его вхождения в состав России, чем состояние местных путей сообщения. Она затрагивала интересы всех слоев немногочисленного местного населения, отражалась на функционировании государственных институтов, отрицательно влияла на масштабы и темпы колонизации региона. Начало XX в. отмечено широким железнодорожным строительством на востоке страны и реализацией столыпинской аграрной реформы, что привело к активизации переселения на Дальний Восток и, в частности, в Приморье, максимально заостряя здесь вопрос бездорожья. Развитие дорожной сети на территории края приобретало особое значение в этих обстоятельствах. Сложившемуся механизму принятия управленческих решений, а также правовому регулированию и ресурсному обеспечению дорожного дела посвящена настоящая статья.

Хронологические рамки исследования – 1906–1917 гг. – определены начавшейся аграрной реформой, стимулировавшей транспортное освоение Дальнего Востока, с одной стороны, и февральской революцией, положившей начало кардинальной трансформации всего государственного порядка и экономического уклада России и внесшей серьезные коррективы в планы дорожного строительства на Дальнем Востоке, – с другой. Пространственные границы представлены территорией Южно-Уссурийского края (соотносимого с Приморьем настоящего времени), входившего тогда в состав Приморской области Приамурского генерал-губернаторства. Методологической основой работы послужили принципы объективности и историзма, а также методы – сравнительный и системный – основополагающие в арсенале историка. В частности, сравнительный метод позволил сравнить администрирование в данной области в целом в Российской империи со спецификой той практики, что сложилась на Дальнем Востоке, финансирование дорожного строительства в Приморской области с аналогичными показателями других областей региона. Применение системного метода позволило адекватно оценить место и роль органов, задействованных в управлении дорожным делом в системе функционировавших тогда в крае бюрократических учреждений.

Необходимо заметить, что отдельные стороны процесса развития дорожной сети на Дальнем Востоке нашли отражение в работах авторов как советского, так и постсоветского периода (С.В. Волегов, М.С. Высоков, Н. Денисов, М. Л. Шер, Ю. А. Щербаков) [1; 2; 3; 11; 12]. Несколько статей, посвященных путям сообщения Дальнего Востока, принадлежат и автору настоящей работы [5; 6]. Однако они не фокусировались на аспектах дорожного строительства в Южно-Уссурийском крае (Приморье) в обозначенном нами ракурсе. В данных работах фиксировалось тяжелое состояние местной транспортной сети, уделялось внимание перспективам ее развития, подчеркивалось хозяйственное и политическое значение грунтовых дорог в колонизируемом крае.

Важность задачи развития дорожной сети в Приморье, казалось, в полной мере осознавалась столичной бюрократией и дальневосточными властями в лице Приамурских генерал-губернаторов и военных губернаторов Приморской области. С течением времени, однако, стало очевидно, что развитие

транспортной системы края не может осуществляться на принципах, которые были типичны для других регионов страны (той же европейской части) с их историческими, экономическими и географическими реалиями. Характеристика этих общих для России практик важна для понимания сути транспортной политики на Дальнем Востоке.

Система путей сообщения Российской империи функционировала, с одной стороны, благодаря исполнению денежных и натуральных повинностей населением, а с другой стороны, благодаря частному предпринимательству подрядчиков. Если же вести речь о строительстве грунтовых и шоссейных дорог, то натуральная повинность населения являлась чуть ли единственным способом развития и поддержания дорожной сети. Такой порядок (традиция эксплуатации населения путем натуральной повинности) не только являлся пережитком ушедшей феодальной эпохи, он был отражением социально-экономической ситуации в России пореформенной эпохи. Таким образом, существенно упрощалась задача властей, ответственных за состояние инфраструктуры: рыночные, капиталистические отношения были развиты еще слабо (и вширь и вглубь), предпринимателей-подрядчиков, исправных и квалифицированных, в глубинке найти было не просто, а вот в даровых "строителях", привыкших к исполнению повинностей (раньше в пользу помещика, теперь – только государственных), в аграрной стране недостатка не было.

Государственным институтам оставалось выполнять стандартные для них регуляторную и контрольную функции. Все дороги, подчиняясь соответствующему центральному административному органу (Министерству путей сообщения), распределялись по округам. Система местного управления путями сообщения во второй половине XIX в. была трехзвенной и предстает в следующем виде: 1) окружное правление; 2) начальник отделения; 3) начальник дистанции [10, ст. 17]. Дороги делились на классы. Первый класс составляли дороги государственного (стратегического) значения; ко второму классу относились так называемые "дороги больших сообщений"; к третьему – почтовые дороги между губерниями; к четвертому – дороги уездного значения; к пятому – проселочные дороги [10, ст. 10]. Только дороги первого класса строились и эксплуатировались за казенный счет силами министерства путей сообщения. Остальные содержались за счет натуральной повинности населения.

Механизм поддержания транспортных коммуникаций регулировал "Устав о земских повинностях". Например, к денежным земским повинностям относились сборы на постройку шоссейных дорог между губерниями (то есть дорог второго и третьего класса) и сооружение сопутствующей инфраструктуры (мостов, труб и пр.) [9, ст. 12]. Дороги четвертого класса, в том числе почтовые и военные, соединявшие губернские и уездные города между собой и с пристанями на местных судоходных путях, сооружались и содержались отбывавшими натуральную повинность местными жителями (практически повсеместно крестьянами). Им вменялось в обязанность содержать на этих дорогах необходимые сооружения при условии, что сложность дорожных объектов не требовала специальной технической подготовки строителей. Проселки (дороги пятого класса) законодательство предоставляло заботам жителей тех селений и землевладельцев, по чьей земле эти дороги пролегали и чьим интересам, в первую очередь, служили. Понятно, что эти дороги накатывались телегами и были самыми непроезжими, хотя в экономическом смысле, возможно, наиболее важными, из-за отсутствия иных подъездных путей от населенных пунктов к магистральным дорогам.

Все грунтовые дороги в губерниях делились по участкам. К каждому участку, исходя из степени насыщенности его дорогами и необходимым объемом ремонтных работ, приписывалась часть окрестных деревень и поселков. Приписанные к участку крестьяне, обязывались сооружать и содержать местные пути, выбирая один из двух возможных вариантов: работая самостоятельно, по нарядам и очередям, либо нанимая подрядчика. Порядок и очередность работ устанавливались на сходах самими общинами (мирами), приписанными к участку, и утверждались затем местными властями [9, ст. 194, 195]. Эта система поддержания дорожной сети в общих чертах сохранилась и после отмены крепостного права [8, ст. 192]. Безусловно, появившиеся в результате буржуазных реформ в губерниях европейской части России органы местного самоуправления (уездные и губернские земства) способствовали оптимизации

дорожного дела, упрощая и укорачивая бюрократическую цепочку в области администрирования и контроля за производимыми строительными работами (по крайней мере, что касалось дорог четвертого класса).

Таким в общих чертах был механизм содержания дорожной системы государства к рубежу XIX – XX вв. Восточные регионы по некоторым основаниям не вписывались в общероссийскую картину, в первую очередь из-за своего пионерного характера, здесь требовались иные подходы к решению транспортной проблемы, в том числе и в области принятия управленческих решений. Дальневосточная специфика нашла отражение и в нормативной базе, и в работе созданных здесь, на месте, специальных совещательных органов для решения дорожных проблем.

Переселенцы, водворившиеся на Дальнем Востоке (в том числе и в Приморье), получив ряд существенных льгот, тем не менее не освобождались от повинностей по содержанию и ремонту дорог [8, ст. 192]. Здесь, так же как и в европейской части страны, практиковалось распределение местных дорог по участкам для ремонта их крестьянами окрестных селений (РГИА ДВ. Ф. 17. Оп. 1. Д. 26. Л. 148.)¹. Однако законодательством был предусмотрен чрезвычайный порядок, при котором признанные местной администрацией особенно тяжелыми и обременительными для населения строительные работы финансировались из общего земского сбора [9, ст. 526]. Государство искало возможности для проведения сбалансированной политики в отношении не успевших "встать на ноги" первооселенцев. Денежные повинности здесь отменялись не каждой областью отдельно, а всеми областями, принадлежавшими к ведомству одного Главного управления (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 560. Л. 8.). В ознаменование 300-летия дома Романовых, манифестом от 23 февраля 1913 г. переселенцам на Дальнем Востоке были дарованы новые льготы. Так, ссуды, выданные сельским обществам на "общеполезные надобности" (например, на устройство паромных переправ через реки, что для переселенцев в Приморье было особенно актуально) до издания закона, стали считаться безвозвратными пособиями и казной не взыскивались (РГИА ДВ. Ф. 2. Оп. 2. Д. 235. Л. 17.).

Несмотря на все эти изъятия и исключения из общероссийской административной и фискальной практики, к началу XX в. транспортная недоступность большинства населенных пунктов Приморья оставалась важнейшим препятствием для нормального функционирования государственных органов и развития местного хозяйства, создавая массу неудобств населению в повседневной жизни. Показательным примером может служить ситуация, сложившаяся в Южно-Уссурийском уезде. По донесению крестьянского начальника Черниговского участка областным властям, дороги здесь в лучшем случае представляли собой "простой след по кочкам и пням", а в Зиньковской волости, в частности, положение по причине полного бездорожья было просто чрезвычайным. Также отметим, что все намеченные к заселению участки к востоку от Уссурийской железной дороги пустовали по причине их полной недоступности (РГИА ДВ. Ф. 2. Оп. 1. Д. 17. Л. 12, 12 об., 92.).

Отсутствие пригодных для движения грунтовых дорог сужало зону хозяйственного освоения края. Безусловно, проблема носила комплексный характер. Финансирование играло далеко не последнюю роль, ведь средства на дорожное строительство на Дальнем Востоке традиционно выделялись скудные. Например, в 1903 г. на эти цели власти Приморской области могли потратить 28,4 тыс. руб.! [7, с. 216]. В ноябре 1902 г. военный губернатор, утомленный рапортами участковых начальников о плачевном состоянии дорог в приморской глубинке, распорядился перечислить на депозит областного по крестьянским делам присутствия "фантастическую" сумму для исправления пришедшей в упадок и "непроезжее состояние" дороги от Владимиро-Александровского до Ольги – 1,5 тыс. руб. (РГИА ДВ. Ф. 2. Оп. 1. Д. 17. Л. 8). Строительству одной версты грунтовой дороги с боковыми канавами и обочинами при ширине полотна в 3 сажени по экспертной оценке обходилось тогда в Приморье в 450 руб. (РГИА ДВ. Ф. 2. Оп. 1. Д. 17. Л. 90). К тому же способ производства ремонтных и строительных работ, практиковавшийся в начале века в Приморье, вызывал лишь нарекания со стороны местных чиновников,

¹ РГИА ДВ – Российский государственный исторический архив Дальнего Востока.

Таблица 1. Средства, выделенные переселенческому ведомству на дорожное строительство, в тыс. руб.

Год	Приморская область	Амурская область
1907	243	202
1908	323,5	317,9
1909	2000	520

Источник: [7, с. 217].

надзиравших за исправлением дорог, и недовольство крестьян-переселенцев, обремененных натуральной дорожной повинностью. Переписка уездных властей с областным правлением и многочисленные мирские приговоры переселенцев не оставляют сомнений: наиболее оптимальной и те, и другие признавали замену натуральной повинности денежной. Речь шла, таким образом, о строительстве и ремонте дорожной сети подрядным способом без отрыва крестьян от полевых работ и иных хлопот по хозяйству (РГИА ДВ. Ф. 17. Оп. 1. Д. 26. Л. 3, 6, 133, 133 об.). Действовавшее законодательство (в том числе, "Устав о земских повинностях" 1899 г. издания) такую меру – по замене натуральной повинности денежным сбором – предусматривало (РГИА ДВ. Ф. 17. Оп. 1. Д. 26. Л. 135).

Ситуация с транспортной доступностью внутренних районов края менялась к лучшему благодаря активизации переселения на Дальний Восток, что было вызвано проводимой с 1906 г. аграрной реформой. В Приморской области крупнейшим строителем дорог с 1907 г. стало местное переселенческое управление, силами которого до февральской революции было осуществлено свыше 5,5 тыс. км изысканий дорог и построена сеть протяженностью более 2 тыс. км [11, с. 185]. Приведенная ниже таблица наглядно демонстрирует динамику капиталовложений в переселенческую дорожную сеть Приморской области и позволяет провести сравнение с аналогичными показателями соседней – Амурской области – Приамурского генерал-губернаторства.

Эти данные объясняются, прежде всего, тем обстоятельством, что в 1908 – 1909 гг. только началось строительство Амурской железной дороги, поэтому основной поток переселенцев принимала именно Приморская область, они добирались по КВЖД до Владивостока и многие закономерно оседали в волостях на территории современного Приморья. Переселенческое ведомство сыграло огромную роль в становлении дорожной сети Приморья, построенные при его участии дороги были наиболее качественные в крае.

Наконец, ключевую роль в решении дорожной проблемы играли управление и контроль (стратегическое планирование, распоряжение имеющимися ресурсами и контроль за исполнением утвержденных планов транспортного строительства). А управление дорожным хозяйством было организовано в области не лучшим образом: специального единого органа, который курировал бы дорожное строительство, в аппарате военного губернатора не было. Существовало строительное отделение, как структурное подразделение Приморского областного правления, но оно не располагало для руководства дорожным делом компетентными кадрами в достаточном количестве и было вынуждено заниматься всей инфраструктурой края, распыляя силы. Согласно решению Государственного Совета от 16 декабря 1902 г., областной инженер, младший инженер и областной архитектор формировали штат присутствия областного правления по дорожной части (РГИА ДВ. Ф. 2. Оп. 1. Д. 17. Л. 26 об.). Заведующий переселением в Уссурийском крае также имел в своем распоряжении дорожных техников, руководивших проектированием и прокладкой дорог на местах. Порядок принятия управленческих решений в вопросе строительства новых дорог в переселенческих районах, в общих чертах, выглядел в начале столетия так: начальники временных партий переселенческого ведомства, подчиненного Министерству внутренних дел, при проектировании новых участков намечали необходимые пути сообщения, проектировали новые дороги и направляли проекты губернатору. Последний препровождал их

генерал-губернатору для утверждения и распоряжения о выделении средств из общего земского сбора и определения должностных лиц, ответственных за реализацию постройки дороги, либо "лиц со специальными навыками" из своего аппарата, либо землемеров переселенческого управления, либо крестьянских участковых начальников (РГИА ДВ. Ф. 2. Оп. 1. Д. 17. Л. 5, 5об, 6). Концентрация в одном учреждении всех организационных и материальных ресурсов, таким образом, отсутствовала. Видимая централизация в управлении дорожным делом на практике оборачивалась неэффективным, бюрократическим порядком принятия решений (через генерал-губернатора, пребывавшего в Хабаровске).

Одним из характерных элементов дальневосточной административной модели стали межведомственные совещания и комиссии для обсуждения отдельных аспектов дорожного вопроса. Эти совещательные органы во главе с военным губернатором или вице-губернатором включали представителей областного правления и переселенческого управления. Как правило, прийдя к определенному заключению, комиссия давала поручения отдельным административным органам (РГИА ДВ. Ф. 17. Оп. 1. Д. 26. Л. 137.).

Более целенаправленным сооружение грунтовых дорог стало с 1911 г. Дорожные вопросы стали согласовываться переселенческим ведомством, Управлением водных путей Амурского бассейна и особым межведомственным дорожным совещанием при Приамурском генерал-губернаторе [3, с. 10; 11, с. 186]. Создание дорожного совещания можно расценить как запоздалую попытку местных властей навести порядок в дорожном хозяйстве и придать импульс дорожному строительству. Располагая исчерпывающей информацией о дорожной сети генерал-губернаторства, совещание планировало работы по ремонту существовавших и постройке новых дорог и рассматривало необходимые сметы. Представительность этого органа была беспрецедентной. В работе принимали участие губернаторский корпус во главе с начальником края, начальник военных сообщений и начальник штаба Приамурского военного округа, Министерство путей сообщения представляли начальник Управления водных путей и начальник Управления по постройке восточного участка Амурской железной дороги (еще недостроенной тогда). Помимо военного губернатора от Приморской области в совещании участвовали заведующий переселенческим делом и начальник Владивостокского торгового порта, представлявший интересы министерства торговли и промышленности. Впервые на таком высоком уровне был продемонстрирован комплексный подход к управлению дорожным хозяйством [4, с. 1].

Совещание признало необходимым передать все дороги государственно-го значения на Дальнем Востоке в ведение единственного административного органа. Таким учреждением в генерал-губернаторстве было подчиненное Министерству путей сообщения Управление водных путей Амурского бассейна. В 1915 г. решением правительства в ведении данного учреждения оказалась дорожная сеть общей протяженностью 1771 км [4, с. 4]. Существенная часть этих дорог тяготела к Амурской железнодорожной магистрали, находясь за пределами Приморья. По понятным причинам оценить эффект данного решения не представляется возможным, так как оно было принято уже в условиях надвигавшегося социально-политического кризиса, кардинально изменившего историческую судьбу России.

Поэтому, несмотря на предпринятые меры по консолидации административных и контрольных функций в одних руках, в дорожном деле в Приморье желаемого перелома не произошло. Состояние грунтовых путей оставалось тяжелым. В 1916 г. в капитальном ремонте нуждались дороги юга Приморья на следующих направлениях: Никольск-Уссурийский – Камень-Рыболов, Никольск-Уссурийский – Полтавка, Новопокровка – Черниговка – Халкидон – Лучки, Черниговка – Вадимовка – Хорольское – Камень-Рыболов – Гродково, Никольск-Уссурийский – Барабаш, Барабаш–Новокиевск (всего около 800 км). Таким образом, к 1916 г. практически все значительные дороги на юге Приморья находились в тяжелом состоянии, требуя около 1 млн. руб. капиталовложений (ГАХК. Ф. И-56. Оп. 1. Д. 2. Л. 2, 2об.)². Государство же на дорожное дело всего Дальнего Востока готово было направить сумму вдвое

² ГАХК – Государственный архив Хабаровского края.

меньшую: военная обстановка накладывала свой отпечаток на общую финансовую ситуацию в России [4, с. 5].

Проведенное исследование позволило сделать следующие выводы. Первое – сдерживающим фактором в развитии дорожной сети Приморья было повсеместное привлечение к строительству и ремонту дорог краевого и местного значения крестьян, отбывавших натуральную повинность (таким образом, квалифицированного подхода к дорожному строительству не было в принципе, крестьяне работали "спустя рукава", всячески пытаясь избежать наряда на работы). Замена натуральной повинности денежной хотя и вызвала определенный энтузиазм у местного населения, судя по многочисленным приговорам сельских обществ, но выглядела не менее сомнительным средством исправления ситуации. Власти не без оснований опасались неисправности переселенцев по причине их финансовой несостоятельности, что могло стать определенным препятствием для реализации дорожного строительства подрыдным способом. Второе – успешному транспортному освоению препятствовало хроническое недофинансирование отрасли, к концу изучаемого периода положение с выделением средств на дорожный ремонт и строительство в крае усугубилось. Третье – правовой режим функционирования дорожного хозяйства был нацелен на создание оптимальных условий, исходя из пионерного статуса края. Четвертое – механизм управления дорожным делом в Приморье в начале XX в. был излишне забюрократизирован, администрирование затруднялось отсутствием единого органа, ответственного за состояние дорог в крае. Пятое – положительным явлением в сфере дорожного строительства следует признать работу переселенческого ведомства, наиболее квалифицированно реагировавшего на проблему бездорожья в колонизационном районе.

Литература

1. Волегов С.В. О развитии дорожной сети в Приамурье в начале XX в. // Исторический опыт освоения Дальнего Востока. Благовещенск, 2000. Вып. 3. С. 172–175.
2. Высоков М.С. История почты, телеграфа и радио на Дальнем Востоке России (40-е гг. XVII – начало XX в.). Южно-Сахалинск, 2004.
3. Денисов Н. К вопросу восстановления и постройки гужевых дорог Дальневосточного края. // Производительные силы Дальнего Востока. Транспорт и строительство. Хабаровск–Владивосток, 1927. Вып. 7. С. 9–16.
4. Журнал Особого междуведомственного дорожного совещания при Приамурском генерал-губернаторе. 1915 г. Хабаровск, 1916. 47 с.
5. Илларионов А.А. О строительстве первых грунтовых путей на русском Дальнем Востоке. // Известия РГИА ДВ. Т. 10. Владивосток, 2007. С. 21–25.
6. Илларионов А.А. Проекты рейсового автомобильного движения на юге Дальнего Востока. 1906–1914 гг. // Россия и АТР. 2005. № 2. С. 90–95.
7. Приморье. Факты, цифры, наблюдения. Приложение к отчету общеземской организации за 1908 г. М., 1909. 922 с.
8. Продолжение 1890 г. Свода законов Российской империи. Т. IV. Устав о земских повинностях. СПб., 1890.
9. Свод законов Российской империи, издания 1857 года. Т. IV. Устав о земских повинностях. СПб., 1857.
10. Свод законов Российской империи, издания 1857 года. Т. XII. Устав путей сообщения. СПб., 1857.
11. Шер М.Л. Пути сообщения Приморской губернии и ближайшие их перспективы. // Приморье, его природа и хозяйство. Владивосток, 1923. С. 182–189.
12. Щербаков Ю.А. Вопросы транспортного освоения российского Дальнего Востока в конце XIX – начале XX в. // Исторический опыт освоения Дальнего Востока. Благовещенск, 2000. Вып. 3. С. 168–171.

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Volegov S.V. O razvitii dorozhnoj seti v Priamur'e v nachale XX v. // Istoricheskij opyt osvoeniya Dal'nego Vostoka. Blagoveshensk, 2000. Vyp. 3. S. 172–175.
2. Vysokov M.S. Istoriya pochty, telegrafa i radio na Dal'nem Vostoke Rossii (40-eg. XVII – nachalo XX v.). YUzhno-Sakhalinsk, 2004.
3. Denisov N. K voprosu vosstanovleniya i postrojki guzhevykh dorog Dal'nevostochnogo kraja. // Proizvoditel'nye sily Dal'nego Vostoka. Transport i stroitel'stvo. Khabarovsk–Vladivostok, 1927. Vyp. 7. Š. 9–16.
4. ZHurnal Osobogo mezhdovedomstvennogo dorozhnogo soveshchaniya pri Priamurskom general-gubernatore. 1915 g. Khabarovsk, 1916. 47 s.
5. Illarionov A.A. O stroitel'stve pervykh gruntovykh putej na russkom Dal'nem Vostoke. // Izvestiya RGIA DV. T. 10. Vladivostok, 2007. S. 21–25.
6. Illarionov A.A. Proekty rejsovogo avtomobil'nogo dvizheniya na yuge Dal'nego Vostoka. 1906–1914 gg. // Rossiya i ATR. 2005. № 2. S. 90–95.
7. Priamur'e. Fakty, tsifry, nablyudeniya. Prilozhenie k otchetu obshhezemskoj organizatsii za 1908 g. M., 1909. 922 s.
8. Prodolzhenie 1890 g. Svoda zakonov Rossijskoj imperii. T. IV. Ustav o zemskikh povinnostyakh. SPb., 1890.
9. Svod zakonov Rossijskoj imperii, izdaniya 1857 goda. T. IV. Ustav o zemskikh povinnostyakh. SPb., 1857.
10. Svod zakonov Rossijskoj imperii, izdaniya 1857 goda. T. XII. Ustav putej soobshheniya. SPb., 1857.
11. SHer M.L. Puti soobshheniya Primorskoj gubernii i blizhajshie ikh perspektivy. // Primor'e, ego priroda i khozyajstvo. Vladivostok, 1923. S. 182–189.
12. SHHerbakov YU.A. Voprosy transportnogo osvoeniya rossijskogo Dal'nego Vostoka v kontse XIX – nachale XX v. // Istoricheskij opyt osvoeniya Dal'nego Vostoka. Blagoveshensk, 2000. Vyp. 3. S. 168–171.

Илларионов А. А. Дорожное дело в Приморье в начале XX в.: правовые аспекты, ресурсное обеспечение и механизм принятия управленческих решений.

Статья посвящена важнейшим аспектам дорожного строительства в Приморье в начале XX в., в период активного переселения в край выходцев из западных губерний. Автор уделит внимание выявлению причин неудовлетворительного состояния местных грунтовых дорог, анализу правового и ресурсного обеспечения, а также специфике администрирования в такой социально значимой сфере, как дорожное дело.

Ключевые слова: *пути сообщения, дорожная сеть, Приморье, административная практика, совещание, натуральная повинность*

Illarionov A. A. Roads in Primorye at the beginning of the XX century: legal aspects, resource provision and managerial decision-making mechanism.

The article is devoted to the most important aspects of road construction in Primorye at the beginning of the XX century. The author has paid attention to the causes of unsatisfactory condition of local unpaved roads, the analysis of legal and resource support, as well as the specifics of administration in such socially important area as road construction.

Key words: *roads, road network, Primorye, administrative practice, meeting, subsistence*

Для цитирования: Илларионов А. А. Дорожное дело в Приморье в начале XX в.: правовые аспекты, ресурсное обеспечение и механизм принятия управленческих решений // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2021. № 2. С. 60–66. DOI: 10.24866/1998-6785/2021-2/60-66

For citation: Illarionov A. A. Roads in Primorye at the beginning of the XX century: legal aspects, resource provision and managerial decision-making mechanism // Ojkumena. Regional researches. 2021. № 2. P. 60–66. DOI: 10.24866/1998-6785/2021-2/60-66

