УДК 94(985).084.3:913(985)
ББК Д890(211)+Т3(2)61-2 ГСНТИ 03.09.31 Код ВАК 07.00.02

К.И. Зубков
Екатеринбург

ЭВОЛЮЦИЯ КОНЦЕПЦИИ ОСВОЕНИЯ СОВЕТСКОЙ АРКТИКИ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XX ВЕКА: ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКИЙ АСПЕКТ[8]

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Россия, СССР, Арктика, экономика, безопасность, геостратегия.

АННОТАЦИЯ. В статье анализируется влияние геостратегических факторов на формирование советских подходов к освоению Арктики в период между двумя мировыми войнами. Доказывается, что пространственная организация хозяйства советской Арктики и формирование ее транспортных сетей тесно сопрягалось с решением задач обеспечения безопасности страны на арктическом фланге.

K. I. Zubkov
Yekaterinburg

THE EVOLUTION OF THE CONCEPT OF DEVELOPMENT OF THE SOVIET ARCTIC DURING THE FIRST HALF OF THE TWENTIETH CENTURY: GEOSTRATEGIC ASPECT

KEY WORDS: Russia, the USSR, Arctic, economy, security, geo-strategy.

ABSTRACT. The article analyses the influence of geo-strategic factors on formation of the Soviet approaches to the Arctic development during a period between two world wars. It is argued that the spatial organization of the Soviet Arctic's economy and the formation of its transportation

---

[8] Статья подготовлена при финансовой поддержке гранта РГНФ «Развитие Российской Арктики: советский опыт в контексте современных стратегий» (№ 15-01-00300).

networks were closely tied with solving the problems of national security on the Arctic flank.

Повышенное внимание Российской Федерации к укреплению своих стратегических позиций в зоне Арктики и переход к новому этапу ее промышленного освоения делают в высшей степени актуальным обращение к изучению советского опыта развития арктических окраин, который, несмотря на следование определенной – и теперь уже вряд ли применимой –политико-экономической модели, был отмечен целым рядом позитивных подходов и решений. Особого внимания заслуживает отличавший советский опыт освоения Арктики целостный стратегический подход, в рамках которого обеспечивался комплексный учет хозяйственных, транспортных, оборонных, политических и социально-культурных задач. Благодаря этому, уже к 1930-м гг. в СССР были достигнуты беспрецедентные по мировым меркам масштабы и темпы освоения арктических окраин. Среди важнейших факторов, влиявших на формирование советской концепции освоения Арктики и ее принципиальные изменения, следует выделить геостратегический – связанный с общим пониманием значения присутствия СССР в зоне Арктики для обеспечения безопасности страны и укрепления ее мировых позиций.

Решающими вехами, определявшими сдвиги в стратегических приоритетах освоения Арктики в первой половине XX в., были две мировые войны, поскольку именно осмысление их уроков придавало видоизменению общих подходов к арктическим проблемам императивное значение. Первая мировая война 1914–1918 гг. существенно повысила стратегическое значение российской Арктики и, как следствие, ускорила осуществление целого ряда масштабных мер по усилению арктических рубежей России.

Высказанный в 1904 г. английским географом, основателем геополитики Х.Дж. Маккиндером тезис о том, что скованные льдами бóльшую часть года побережья российской Арктики являются естественным защитным барьером России (13. P. 423), устарел уже в тот момент, когда был высказан. После Цусимского поражения во время русско-японской войны русское правительство обратило пристальное внимание на трассу Северного морского пути как на резервную военно-транспортную артерию (2. С. 142). В

годы Первой мировой войны маршруты через Баренцево и Белое моря стали единственным каналом связи России с союзниками по Антанте. В связи с этим в годы войны была значительно расширена пропускная способность Архангельского морского порта, построен связанный железной дорогой с Петроградом новый порт на Мурманском побережье – Романов-на-Мурмане (с апреля 1917 г. – Мурманск), значительно усилен ледокольный флот России. Опыт Карских экспедиций, стартовавших в 1870-х гг., в свою очередь, позволил поставить в практическую плоскость вопрос о превращении плаваний в устья Оби и Енисея в резервный путь переброски грузов вглубь страны; в июле 1915 г. было введено право беспошлинного провоза товаров Сибирь Северным морским путем для частных перевозчиков, были развернуты портовые изыскания в устье Енисея, положено начало созданию радио- и телеграфной связи на Севере (4. С. 56–57, 60–61). В июле 1916 г. для охраны морских перевозок от пиратских действий германских ВМС была создана Флотилия Северного Ледовитого океана, подчиненная главноначальствующему Архангельска и водного района Белого моря; в составе флотилии был создан особый Отряд судов обороны Кольского залива (3. С. 142–144). Флотилия СЛО, фактически, стала прообразом возникшего позднее советского, а ныне российского Северного флота.

Советская стратегия освоения Арктики в значительной степени унаследовала и приоритетные проблемы, с которыми было связано укрепление позиций позднеимперской России в этой зоне, и подходы к их решению. После решения в 1920-х гг. в основном задачи создания общегражданской системы управления на Севере, которая приняла здесь форму советизации туземного населения, в число приоритетных выдвинулся вопрос об использовании природных ресурсов Арктики и ее транспортно-коммуникационных возможностей в интересах экономики страны. Актуальность этой задачи возрастала по мере того, как в 1920-х гг. СССР переходил к программе строительства «социализма в одной стране» – модели развитии, опирающейся на автаркически замкнутую экономику. При наблюдавшейся тогда слабости связей арктических окраин с основными промышленными центрами страны (в основном сезонные пути по крупным речным артериям) решение этой задачи должно было принимать во внимание стратегические интересы поддержания экономического

суверенитета советской России в зоне арктических побережий. Это накладывало свой отпечаток на подходы к пространственной организации экономики Севера.

С одной стороны, дореволюционный опыт Карских плаваний и установившиеся за годы Первой мировой войны морские транспортные связи российского Севера с Западной Европой были в полной мере использованы в организации советских Карских товарообменных экспедиций, обеспечивавших вывоз экспортных ресурсов (лес, пушнина, графит, сельхозпродукты и т.п.) в страны Западной Европы и доставку промышленного (в том числе машинного) импорта в различные регионы СССР (1. С. 66–73). Практика Карских экспедиций, достигших своего расцвета в последние годы НЭПа и продолжавшихся до середины 1930-х гг., не только обеспечила дополнительное «окно» возможностей для поддержания постепенно угасавших связей СССР с мировой экономикой, но и внесла решающий вклад в освоение и техническое усовершенствование трассы Северного морского пути. Освоение Севморпути, а также организация Колымских и Ленских рейсов имели громадное значение и для развития внутренних транспортных связей страны – особенно тех, которые являлись единственным способом сообщения между «большой землей» и отдаленными северными окраинами. Без развития таких связей невозможным было бы не только поддержание государственной юрисдикции СССР в зоне Арктики, но и осуществление крупных индустриальных проектов на советском Севере в 1930-е гг., поскольку от них критически зависел завоз туда оборудования, продовольствия, рабочей силы (1. С. 73, 74–76). Критическая зависимость освоения советской Арктики от развития транспортной инфраструктуры, стратегической «осью» которой являлся Северный морской путь, ярче всего выразилась в том, что созданное в 1932 г. Главное управление Северного морского пути приобрело функции многопрофильной организации, отвечавшей в определенный период за все направления хозяйственной, политической и культурной работы на Севере.

С другой стороны, опорное значение трассы Северного морского пути в освоении Арктики и обеспечении ее контактов с внешним миром четко очерчивало те максимально допустимые – без утраты стратегического контроля – пределы «открытости» советского Севера воздействию внешних факторов.

Специализированная транспортно-экономическая организация, какой являлся Главсевморпуть, оказалась достаточно эффективным инструментом для того, чтобы, обеспечивая сквозную коммуникационную связность арктических побережий СССР, одновременно поддерживать монопольный контроль над всеми навигационными подступами к этим территориям. На этом фоне вполне понятны причины, по которым дважды – в 1919 и 1931 гг. – советское руководство отвергало предложения решить проблему транспортной доступности Севера через прокладку на концессионных условиях Великого Северного железнодорожного пути (ВСП). Данный проект, выдвинутый А.А. Борисовым и В.М. Воблым и рассчитанный на участие иностранного капитала (в частности, норвежского банкира Э. Ганновека), на первой стадии реализации должен был соединить железнодорожной связью Обский бассейн с аванпортом Мурманска по линии Обь – Котлас – Сороки (с ответвлением на Котлас – Петроград). Он был преемственно связан с дореволюционными проектами – в частности, с предложениями о прокладке Полярно-Уральской железной дороги (1906 г.), Обдорской железной дороги (до мыса Медынский Заворот в Хайпудырской губе) (1913 г.), Обь-Беломорской железной дороги (1913–1914 гг.), но в новых – советских – условиях был признан нецелесообразным (9. С. 94–95). Экономические аргументы, выдвигавшиеся против этого проекта, не были лишены оснований и сводились к тому, что прокладка любых широтных железных дорог на Севере теряла свою целесообразность в силу отсутствия каких-либо экономических связей между его отдельными региональными сегментами. В связи с этим считалось, что единственный вид сложившихся и перспективных связей, которые могли бы способствовать вовлечению северных ресурсов в народнохозяйственный оборот, – это меридиональные пути сообщения, ведущие из экономически развитых регионов России к местам разработки природных богатств Севера. Другой причиной отклонения проекта ВСП были опасения геополитического свойства. Проектируемая магистраль, дублирующая трассу Северного морского пути (тем более в виде концессионного проекта), как считалось, могла иметь своим результатом лишь усиление связей советского Севера с мировым капиталистическим рынком. Основаниями для таких опасений были, во-первых, слабость связей Севера с основной территорией

страны, во-вторых, наблюдавшаяся в период повышенная НЭПа активность иностранным предпринимателей на слабо поддающихся политическому контролю северных территориях.

Вследствие этого, советская концепция освоения Арктики, формировавшаяся в 1920-х – 1930-х гг., исходила из необходимости дополнения широтной транспортной функции Севморпути преимущественно меридиональными направлениями транспортных связей, соединявших Север с «большой землей», однако в условиях нехватки капиталовложений это предполагало самые «дешевые» варианты решений – усиление действующих путей сообщения (автомобильных, железнодорожных, водных) с отдельными промышленными площадками Севера или достройку таковых по мере разработки топливных и рудных месторождений в северных широтах. Фактически же, в условиях дефицита капиталовложений это означало продолжение опоры на использование для связи с Севером естественных водных магистралей (5. С. 26). Это неизбежно обусловливало «очаговый» характер реализуемых в северных широтах крупных индустриальных проектов (освоение Хибин, Воркутинский угольный бассейн, Норильский горнопромышленный узел, колымский Дальстрой и др.), при котором доставка на Север всего необходимого оставалась сложной проблемой, а стремление к минимизации связанных с этим повышенных затрат заставляло прибегать к широкой практике использования принудительного труда.

На пересмотр этой концепции освоения Арктики существенно повлиял опыт Великой Отечественной войны. В период войны военное, коммуникационное и экономическое значение Арктики многократно возросло. В рамках «большой стратегии» союзников по антигитлеровской коалиции Арктика стала важнейшим каналом доставки вооружения и военных материалов по ленд-лизу в борющийся Советский Союз из Великобритании и США. Критическими зонами обороны Арктики от противника стали участки входа в арктические воды из Атлантического и Тихого океанов – незамерзающий морской путь от Гренландии и Исландии до Мурманска и Архангельска на западе и маршрут сезонной навигации с Западного побережья США через Берингов пролив на Северо-Восток СССР – на восточной оконечности (15. P. 46, 48). За годы войны в Мурманск и Архангельск был проведен 41 союзный

конвой в составе 738 транспортов, для охранения которых было задействовано 573 боевых корабля союзников, а в зоне действий Северного флота сделано 548 выходов боевых кораблей. Всего в Архангельск и Мурманск было доставлено 4,2 млн. т грузов. В обратном направлении отбыли 36 конвоев в составе 726 транспортов, на которых из СССР было отправлено около 1,5 млн. т экспортных грузов (8. С. 14–15). Через Берингов пролив в порты арктического побережья Восточной Сибири и Дальнего Востока (в основном в Бухту Провидения, Певек, Амбарчик, Тикси, устья Хатанги и Енисея) за годы войны было доставлено по Севморпути, по данным Т. Армстронга, 452 тыс. т грузов из США (11. Р. 123), по данным Р. Джонса, более 506 тыс. т (12. Р. 211).

Резко возросло значение Арктики для внутренней организации оборонных усилий СССР. Активно осваивавшаяся в 1930-х гг. трасса Северного морского пути, проходящего вдоль арктического побережья СССР, стала стратегической транспортной артерией, связывавшей Европейскую часть страны с Сибирью и Дальним Востоком. Для нужд оборонной промышленности и фронта по Севморпути двигались на запад суда с углем, никелем, медью, продовольствием, лесом. В обратном направлении – с запада на восток – по нему осуществлялось снабжение необходимыми ресурсами отдаленных северных территорий, расположенных в устьях великих сибирских рек. В связи с перегруженностью Транссиба, Северный морской путь зачастую был единственной «дорогой жизни», связывавшей районы Северной Сибири со страной. По Севморпути, начиная с 1936 г., в рамках Экспедиций особого назначения (ЭОН) осуществлялась также проводка боевых кораблей из Тихого океана в Баренцево море. В 1942 г. с Тихого океана на Северный флот была переведена группа кораблей (лидер «Баку» эсминцы «Разумный» и «Разъяренный») (10).

Однако опыт функционирования Севморпути в годы войны отчетливо показал и стратегическую уязвимость этой трассы, а вместе с тем и недостаточность ее инфраструктуры для удержания стратегического контроля над Севером. Предпринятая в августе 1942 г. германскими ВМС операция «Вундерланд», связанная с попыткой захвата Диксона командой «карманного» линкора «Адмирал Шеер» и с пиратскими действиями на трассе Севморпути группы германских подводных лодок, хотя и не достигла запланированных целей (6. С. 246–248), показала, что

арктическое побережье СССР не имело серьезной системы обороны и нуждалось в усилении своего не только военного, но и транспортно-экономического потенциала. Активность подводных лодок противника, постановка ими мин на самых оживленных участках трассы Севморпути продолжались до 1945 г. В условиях изолированности отдельных промышленных районов Севера и возросшего риска проводки судов по Севморпути резко осложнились проблемы доставки стратегически важной продукции северных предприятий на «большую землю». Например, в 1942 г. для вывоза никеля из Норильска пришлось даже неоднократно задействовать бомбардировочную авиацию (7. С. 328). Война наглядно показала возросшую необходимость усиления магистральных транспортных связей в районах Севера. Стремление усилить транспортный потенциал Арктики уже после войны дало толчок ряду крупных советских проектов, в том числе строительству железной дороги Чум – Салехард – Игарка (14. P. 49–51).

Война также сообщила и совершенно новое измерение проблеме безопасности советской Арктики. В годы войны усилилось ее авиационное освоение и использование в качестве региона, через который пролегала система кратчайших маршрутов, связывающих союзников по антигитлеровской коалиции. Американский теоретик «воздушной войны», бывший офицер-авиатор русской царской армии Александр де Северский (Прокофьев) в 1942 г. отмечал, что в условиях войны, когда США и СССР отделены друг от друга зонами стратегического контроля Германии и Японии, именно в Арктике должна была сложиться «круговая диспозиция силы», способная обеспечить прямое стратегическое взаимодействие союзников, особенно с использованием авиации. По мнению известного авиатора, это стало во многом возможным благодаря героическим перелетам советских летчиков из СССР в Америку через Северный полюс в конце 1930-х гг. (17. P. 15, 304). Одним из примеров такого взаимодействия союзников стало открытие в августе 1942 г. перегоночного авиамаршрута через Аляску, Чукотку и Сибирь (АЛСИБ), по которому в СССР из США по воздуху перегонялись поставляемые по ленд-лизу боевые самолеты. Наиболее трудным участком воздушной трассы был арктический, проходивший через Уайтхорс – Фэрбенкс – Ном – Сеймчан – Якутск. Снабжение его

аэродромов и других наземных служб потребовало сложной логистической операции – организации регулярной доставки военных материалов и авиационного горючего советскими судами (из них значительная часть – переданные в советский регистр американские грузовые пароходы и танкеры) из США через Берингов пролив в Амбарчик (в устье Колымы) и Тикси (в устье Лены). Через АЛСИБ с начала открытия до июля 1945 г. Советский Союз получил 7925 военных самолетов из 14203, доставленных всего за годы войны по ленд-лизу (12. P. 211, 212–213).

Опыт полярных перелетов, приобретенный советскими и американскими летчиками в годы войны, имел долговременные стратегические последствия. В период «холодной войны», когда СССР и США из союзников превратились в глобальных противников, значение Арктической зоны было быстро переосмыслено в другой стратегической «системе координат»: из пространства сотрудничества она превратилась в еще один фронт прямого противостояния сверхдержав. Де Северский, как сторонник превращения дальней стратегической авиации в главную ударную силу военных конфликтов, в одной из позднейших своих работ доказывал, что Арктика, как кратчайший воздушный «мост» между Евразией и Америкой, где максимальные радиусы действия дальних бомбардировщиков СССР и США перекрывают друг друга, объективно превращается в зону напряженного военного соперничества СССР и США (16. P. 81). Возникновение в советской Арктике нового фронта «холодной войны» послужило дополнительным аргументом в пользу необходимости нового – фронтального – подхода к усилению ее военной и транспортно-экономической инфраструктуры.

Литература:

1. Арикайнен А.И. Транспортная артерия Советской Арктики. – М.: Наука, 1984. 192 с

2. Боднарский М.С. Великий Северный морской путь: историко-географический очерк открытия Северо-восточного прохода. М.; Л.: Государственное издательство, 1926. – 251 с.

3. Залесский Н.А. Флот Русского Севера в годы первой мировой и гражданской войн // Летопись Севера. Т. VI. М.: Мысль, 1972. С. 130–161.

4. Зубков К.И. Влияние Первой мировой войны на освоение российской Арктики // К 100-летию Первой мировой войны: война,

социум, международные отношения: [материалы международной научной конференции (Екатеринбург, 24–26 апреля 2014 г.)]. Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та, 2015. С. 56–62.

5. Зубков К.И. Проблема связей «Север – Юг» в развитии Урала и Сибири на рубеже XIX – XX вв.: экономика и геополитика // Урал индустриальный: Бакунинские чтения: материалы IX Всероссийской научной конференции, посвященной 85-летию д.и.н., проф. А.В. Бакунина, Екатеринбург, 8 – 9 октября 2009 г.: в 2 т. Т. 1. Екатеринбург: Издательский дом «Автограф», 2009. С. 22–27.

6. История Ямала: в 2-х томах. – Т. II. Ямал современный. Кн. 1. У истоков модернизации / Под ред. К.И. Зубкова и др. Екатеринбург: Изд-во «Баско», 2010. 368 с.

7. Новицкий-Михалев С.М. Норильские плавки // Кузница Победы. Подвиг тыла в годы Великой Отечественной войны. Очерки и воспоминания. – Изд. 2-е. И.: Политиздат, 1980. С. 328–337.

8. Пузырев В.П. Боевое содружество на Севере // Северные конвои: Исследования, воспоминания, документы. Вып. 2. М.: Наука, 1994. С. 4–16.

9. Славин С.В. Формирование концепции освоения Севера во втором пятилетнем плане // Летопись Севера. Т. IX. М.: Мысль, 1979. С. 92–107.

10. Шидловский М.И. Сквозь льды и шторма (переход ЭОН-18) / Альманах «Тайфун». 1999. № 2. [Электронный ресурс]: http://www.polarpost.ru/forum/viewtopic.php?f=71&1=4124

11. Armstrong, Terence E. Northern Sea Route: Soviet Exploitation of the North East Passage. – Cambridge: Cambridge University Press, 1952. – xiii, 162 pp. – (Scott Polar Research Institute, special publication No. 1).

12. Jones, Robert Huhn. The Roads to Russia. United States Lend-Lease to the Soviet Union. – Norman (Oklahoma): University of Oklahoma Press, 1969. xix, 326 pp.

13. Mackinder, Halford J. The Geographical Pivot of History // The Geographical Journal. 1904, April. Vol. XXIII, No. 4. P. 421–437.

14. Mildenberger, Florian. Mertvaya Doroga – a railroad as the backbone of Soviet defence in the Arctic, 1943–54 // Polar Record. 2001. Vol. 37, No. 200. P. 49–54.

15. Mowrer, E.A. and Rajchman, M. Global War: An Atlas of World Strategy. L.: Faber & Faber, Ltd., 1942. 128 pp.

16. Seversky, Alexander P. de. Air Power: Key to Survival. With a Prologue on the Lesson of Korea. N.Y.: Simon and Schuster, 1950. 376 pp.

17. Seversky, Alexander P. de. Victory Through Air Power. N.Y.: Simon and Schuster, 1942. x, 354 pp.