

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОСВОЕНИЕ СЕВЕРА КАК ВОЕННО-СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ТЕРРИТОРИИ РОССИИ

Локотко Михаил Петрович, студент Балтийского государственного технического университета, «ВОЕНМЕХ» им. Д.Ф. Устинова, y.ari@mail.ru

Аннотация: В статье рассматривается военно-стратегическое значение Русского Севера с момента образования в устье реки Северной Двины первого порта Российского государства – города Архангельска. На протяжении всего периода своего существования Архангельск имел большое стратегическое значение, участвовал в военных конфликтах. Автор статьи отмечает, что особое значение развитию Севера придавал губернатор Архангельской губернии А.П. Энгельгардт, благодаря его усилиям стала формироваться железнодорожная сеть, на Кольском полуострове был заложен в конце XIX века город и порт Александров-на-Мурмане, ставший впоследствии базой Северного Морского флота РФ. Техническое развитие Архангельской губернии, в состав которой входили современные Мурманская и Архангельская области, Карелия, часть республики Коми и Ненецкий автономный округ, сыграло большую роль в Первую и Вторую мировые войны, через порты Мурманска и Архангельска будут приниматься конвойные грузы от союзников, доставка которых в глубь страны осуществлялась по железным дорогам, построенным в конце XIX — начале XX веков. Дальнейшее военно-стратегическое развитие Русский Север получил в связи со строительством завода № 402, ставшим впоследствии Государственным Российским центром атомного судостроения, и космодромом «Плесецк». В статье говорится, что на современном этапе заложенные в прошлом столетии преобразования положили начало движению судов по Северному морскому пути, развитию арктических территорий, военно-техническому оснащению Арктики и освоению ее природных богатств. Автор говорит о возникших экологических проблемах, а также дальнейших перспективах развития северных регионов РФ.

Ключевые слова: Русский Север, техническое освоение территорий, стратегическое значение Арктики

TECHNICAL DEVELOPMENT OF THE NORTH AS A MILITARY-STRATEGIC TERRITORY OF RUSSIA

Lokotko Mikhail Petrovich, student , Baltic State Technical University , «VOENMEH», y.ari@mail.ru

Annotation: This article deals with the military importance of the Russian North since the time when the first port of Russia Arkhangelsk was established in the mouth of the Northern Dvina River. Since its foundation Arkhangelsk has always played an important strategic role and has been involved in different war conflicts. The author of this article points out that a special importance to the development of the North was given by the governor of the Arkhangelsk region A.P.Engelgard. Thanks to his efforts the railway system was developed and in the 19th century there appeared a town and a port Alexandrov-on –Murman on the Kola Peninsula which has become a base of the Northern Navy. The technical development of the Arkhangelsk region which consisted of the modern Arkhangelsk region, Karelia, a part of Komi Republic and the Nenets region played an important role in the 1st and 2nd world wars. The ports of Murmansk and Arkhangelsk delivered the convoy cargos from the allies. The cargos were transported by the railway system built in the end of the 19th and the beginning of the 20th century. The further military development of the North was connected with the foundation of the plant №402 which has become the center of Russian nuclear shipbuilding and the construction of space launching site Plesetsk. The article says that achievements of the past became the starting point of the transportation along the Northern Sea Route, development of the Arctic territories, military-technical equipment of the Arctic region and exploitation of its natural resources. The author writes about the ecological problems and further directions of the development of the northern regions of the Russian Federation.

Keywords: Russian North, technical development of territories, strategic importance of the Arctic

Военно-стратегическое положение Архангельска всегда определяло его геополитическое место, роль города резко возрастала в военное время, во всех крупных военных конфликтах противник всегда стремился захватить и уничтожить город. Так было в декабре 1613 года, когда польско-литовские войска гетмана Ходкевича двинулись на Север. Также и в Северной войне со Швецией (1700–1721 гг.), в которой король Карл XII

снарядил эскадру против Архангельска под предводительством командора К.Х. Леве, и она была разбита в Новодвинском сражении. Уничтожить Архангельск пытались англичане и французы в Восточной (Крымской) войне, направляя в Белое море свои военные корабли в 1854 и 1855 годах.

После строительства железной дороги и морских транспортных узлов в губернии в годы Первой мировой войны стратегическое значение Русского Севера вновь резко возросло. Тогда были блокированы из-за военных действий порты Балтики и Черного моря, и Архангельск стал единственным городом, через который осуществлялись связи России с союзниками по Антанте. Для обеспечения проводки конвоев была создана флотилия Северного Ледовитого океана в составе 89 боевых кораблей.

В стратегии антигитлеровской коалиции в годы Второй мировой войны Архангельск и Мурманск сыграли большую роль в поставке конвойных грузов от союзников и входили в состав городов, которые по планам фашистов необходимо было захватить и уничтожить.

Сегодня сложно представить Русский Север без транспортных коммуникаций, они, безусловно, играют большое военно-стратегическое значение. Следует отметить, что огромную роль в развитии Севера сыграл Александр Платонович Энгельгардт, который впервые о необходимости стратегического развития территории сказал в 1893 году в своей речи на приеме в честь вступления в должность губернатора обширной Архангельской губернии. Энгельгардт говорил, что «для дальнейшего развития и процветания края нужно еще много поработать, а главное, необходима еще в большей мере возможность быстрых сношений, и для этого устроить и улучшить пути сообщения, которые связали бы нас с остальной Россией...»[3].

Новый губернатор понимал, что развитие коммуникаций является одним из стратегических факторов освоения необъятных земель Архангельской губернии, в состав которой в то время входили современные Мурманская и Архангельская области, Карелия, часть республики Коми, Ненецкий автономный округ, и приступил к написанию Программы развития территории.

Основными ключевыми моментами документа являлось строительство транспортных морских и железнодорожных узлов. Уже осенью 1893 года губернатор в записке на имя императора отмечает необходимость скорейшего строительства железных дорог и военного порта в незамерзающих гаванях Кольского полуострова.

Настойчивость Энгельгардта и его постоянные ходатайства не могли остаться без внимания. В 1894 году на Север отправляется правительственная экспедиция во главе с министром финансов С.Ю. Витте. В состав делегации входили А.П. Энгельгардт,

вологодский губернатор В.З. Коленко, строитель железных дорог в империи С.И. Мамонтов и другие. Помимо необходимости возведения железнодорожных коммуникаций на Севере было принято решение заложить порт в Екатерининской бухте Кольского полуострова. А.П. Энгельгардт утверждал, что в случае военных действий Балтийский и Черноморский военные флоты могут оказаться в закрытых морях, а Мурманское побережье, омываемое теплым течением Гольфстрима, позволяет по глубинам и размерам гаваней вместить большое количество военных судов, которые могут свободно выходить в открытое море[5].

8 апреля 1896 года последовал Указ о сооружении на Мурмане коммерческого порта и городского поселения при нем. За три года под наблюдением А.П. Энгельгардта были возведены пристань, узкоколейка для подвозки стройматериалов и жилые дома. В июле 1899 года в присутствии Великого князя Владимира Александровича был торжественно открыт новый населенный пункт – город Александровск-на-Мурмане (ныне Полярный – база Северного флота ВМФ РФ). Позднее, в 1916 году, на Кольском полуострове закладывается последний в Российской империи город Романов-на-Мурмане (ныне Мурманск). Оба населенных пункта будут играть военно-стратегическую роль как зимние дублеры Архангельского порта в Первую и Вторую мировые войны, через их порты будут приниматься конвойные грузы от союзников.

В мае 1894 года под руководством С.И. Мамонтова началось строительство железной дороги от Вологды до Северной Двины. На реке предполагалось организовать переправу к Архангельску, к работе были привлечены архитекторы Л.Н. Кекушев и И.А. Иванов-Шиц, они спроектировали единый архитектурный ансамбль Северной железной дороги на всем протяжении трассы[1]. 17 ноября 1897 года состоялось открытие Московско-Ярославо-Архангельской железной дороги, которая связала Архангельск с центром империи. Регулярное движение по маршруту Архангельск – Вологда было открыто через полгода, в 1898 году.

В период Первой мировой войны Мурманский порт был соединен дорогой с городом Петрозаводском, строительство железной дороги осуществлялось в 1915-1916 годах, с 1 января 1917 года было открыто товарное движение грузов, а 1 апреля того же года дорогу включили в прямое сообщение с железнодорожной сетью страны.

Узкоколейная железная дорога в Архангельск перестала обеспечивать нужную пропускную способность. Было принято решение о переходе на широкую колею с 1067 мм до 1520 мм.

Архангельский транспортный узел был приспособлен для нужд государственной обороны, проведена реорганизация морского порта для свободного доступа военных и транспортных кораблей союзников. Для увеличения грузоперевозок было принято решение о

строительстве в районе Экономия аванпорта, а также железнодорожной ветки, соединяющей порт с железнодорожной пристанью на Смольном Буяне. Кроме устройства зимнего аванпорта и строительства к нему подъездных путей были проведены работы по реконструкции района Бакарица.

К 1917 году Архангельский морской порт уже располагал 64 причалами для приема импортных грузов, 77 – экспортных, 19 – смешанных[9]. Имел 68 748 кв. саженей складских помещений. А экспортный портовый район – Биржевая ветка – имел 8 причалов для большегрузных судов и 1500 кв. саженей складов. К окончанию реконструкции в порту вместо одного плавучего крана, что был перед войной, работало 36, были построены рабочие казармы, кухни, бани, у каждого района имелись свои электростанции, был запущен водопровод[10]. Кроме всех проведенных преобразований в Кольском заливе был выстроен, не без помощи союзников, зимний дублер архангельского транспортного узла. Проведенные работы по устройству и модернизации транспортных морских и железнодорожных узлов на Белом Море и Мурмане заложили в дальнейшем основу для приема во Второй мировой войне союзных арктических конвоев.

Таким образом, постепенно программа А.П. Энгельгардта стала воплощаться в жизнь.

С началом Великой Отечественной войны немецкое командование рассчитывало завершить восточную кампанию за пять месяцев, к октябрю 1941 года подойти к рубежу «Архангельск – Волга – Астрахань – Кавказ». Планировался молниеносный захват промышленных и сырьевых центров СССР, и, как писал маршал Г. Жуков, «по сути, немецкие военные операции лета 1941 года давали им такие надежды, наша оборона была на грани прорыва». Жуков подчеркивал, что «мы вступили в войну, еще продолжая быть отсталой в промышленном отношении страной по сравнению с Германией»[6].

31 августа 1941 года в Архангельск пришел первый конвой «Дервиш». Было положено начало арктическим конвойным операциям, ставилась цель – объединить и улучшить использование материальных ресурсов трех стран – союзниц антигитлеровской коалиции. Всего через Ледовитый океан прошло 78 прямых и обратных конвоев, Архангельск принял к отправке по Северной железной дороге около 4 миллионов тонн грузов, значительную часть из которых составляли вооружение, боеприпасы, стратегическое сырье[8]. Железнодорожный транспорт стал особо актуален, а поскольку грузы, приходящие в порты, перевозились по Северной железной дороге, возросло и ее стратегическое назначение.

В переписке между главами двух союзных государств отмечалось особое значение транспортного узла Архангельска. Уинстон Черчилль писал Сталину, что надеется, «поставки вывозятся из Архангельска с такой же быстротой, как они туда поступают».

И.В. Сталин, отвечая на послание премьер-министра Великобритании, отметил «можете не сомневаться, что нами принимаются все меры к тому, чтобы поступающее из Англии в Архангельск вооружение своевременно доставлялось по месту назначения»[6].

Особое значение Север получил в связи со строительством завода тяжелой промышленности № 402. Новый населенный пункт Судострой, выросший при заводе, был преобразован в Молотовск, спустя 20 лет, в 1957 году городу дано имя – Северодвинск. 26 марта 1992 года Указом президента Б.Н. Ельцина на базе северодвинских оборонных предприятий был создан Государственный Российский центр атомного судостроения[2].

11 января 1957 года было принято Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР о создании военного объекта с условным наименованием «Ангара». Со строительством космодрома стратегическая роль Архангельской области в оборонном комплексе государства возрастает.

Увеличивается и значимость Северной железной дороги, которая соединяет центр страны с транспортными морскими узлами Архангельска и Северодвинска, а также с космодромом «Плесецк», на территории которого создается крупнейшая ведомственная железная дорога протяженностью более 80 километров.

С развитием железнодорожного транспорта стал осваиваться Север, но также обострилась и экологическая обстановка, акустическое загрязнение и возрастание уровня шума в некоторых случаях до 80-90 дБА на прилегающей жилой территории. В связи с этим учеными постоянно ведется работа по снижению уровня шумов, разрабатываются обтекаемые формы составов, звукоизоляция рельсов, акустические экраны вокруг железнодорожного полотна и так далее.

Развитие железнодорожного транспорта на Севере привело к экономическому развитию территорий и освоению Северного морского пути, который связал Европейскую часть с Дальним Востоком кратчайшим расстоянием – порядка 5600 км. Он является главной магистралью российского судоходства в Арктической зоне и соединяет Карские Ворота с Бухтой Провидения и крупнейшие порты Северного морского пути в Игарке, Диксоне, Тикси, Дудинке, Певеке.

Помимо всего прочего, в настоящее время освоение Арктики имеет важное военно-стратегическое значение, в связи с глобальным потеплением и уменьшением площади льдов ВМС РФ имеют возможность действовать в акватории Северного Ледовитого океана в течение значительной части года. В Арктике находятся удобные позиции для размещения элементов систем стратегического сдерживания и расположения систем противоракетной обороны. Осваивается и морское пространство. Военными специалистами разработан и воплощен в жизнь проект судна 885 «Ясень» – многоцелевая атомная подводная субмарина с

прицельной дальностью в несколько десятков тысяч километров, способная уничтожить надводные и береговые цели. Тем самым Россия вырвалась в лидеры мировой подводной технологии и стала техническим лидером в мировом подводном флоте. 28 июля 2014 года субмарина оставила машиностроительное предприятие оборонительного комплекса и вышла на боевое дежурство в акваторию Белого моря.

Кроме того, развитие Севера позволяет начать использование арктических природных ресурсов, России принадлежит почти половина побережья Северного Ледовитого океана, где расположено до 80% запасов российских углеводородов, так только месторождение Штокмана имеет 3 800 млрд. куб. м газа.

Для освоения Арктики требуются большие вложения в техническое оснащение и инновации, учеными разрабатываются морские суда ледокольного типа, способные ходить без подзарядки до 7 лет, с тепловой мощностью до 175МВт и 60 МВт на валах, с винтами, способными пробивать лед не менее 4 м.

Разрабатываются научно-технические станции, максимально роботизированные системы, независимые от средств наземного управления для освоения арктических месторождений, подводные атомные электростанции, способные работать без перерыва более 30 лет.

Подводя итог, необходимо отметить, развитие транспортных морских и железнодорожных узлов, техническое оснащение, приспособление морских портов для нужд государственной обороны сделали Север военно-стратегической территорией. Начался экономический подъем, заложенные преобразования открыли пути для внешних отношений с союзниками в годы Второй мировой войны.

Проведенное техническое оснащение территории повлекло за собой освоение северных богатств, развитие Кольского полуострова, некогда плохо развивающейся окраины Российской империи. Благодаря реконструкции морского транспортного узла в Архангельске город надолго стал базой в освоении Северного морского пути и Арктических просторов.

В настоящее время в приоритете развития транспортных коммуникаций на Севере стоит строительство глубоководного порта в Архангельске, увеличение скорости передвижения подвижного состава, снижение затрат, уменьшение экологического и акустического загрязнения окружающей среды и электрификация железной дороги на всем пути следования поездов.

В перспективе, до 2030 года, создание железнодорожной магистрали Белкомур (Белое море – Коми – Урал), которая соединит тупиковые линии Архангельск — Карпогоры и

Сыктывкар — Микунь — Вендинга и позволит объединить транспортным сообщением регионы Сибири и Урала со стратегическими предприятиями Северо-Запада.

В связи с этим, увеличивается роль Архангельского морского узла, новый транспортный коридор раскроет транзитный потенциал России, даст мощный стимул к развитию и повышению инвестиционной привлекательности Северо-запада. Помимо всего прочего, железная дорога, проходя через малодоступные территории, будет способствовать их освоению, открытию доступа к новым лесным массивам, и, как следствие, развитию лесной промышленности Севера.

Литература:

1. Акишева В.Д. Архитектурное наследие выпускников Института Гражданских инженеров в Архангельске // Международный студенческий научный вестник. – 2017. – № 1.; URL: <https://www.eduherald.ru/ru/article/view?id=16822> (дата обращения: 22.08.2017)
2. Акишева В.Д. Архитектурный ансамбль флагмана отечественного судостроения на Севере [Текст] // Технические науки: проблемы и перспективы: материалы V Междунар. науч. конф. (г. Санкт-Петербург, июль 2017 г.). — СПб.: Свое издательство, 2017. — С. 48-53.
3. Архангельские губернские ведомости. 1893, 25 августа.
4. Архангельский губернатор – Александр Платонович Энгельгардт // Московский журнал. – 2003. – 1 мая.
5. ГААО. Ф. 1. Оп. 9. Д. 541. Л. 9.
6. Дитятев Г.Г. Безотчетный ленд-лиз // Архангельск и ленд-лиз: городской Совет в годы войны. – Архангельск. 2011. С. – 62.
7. Жуков Г. К. Воспоминания и размышления. В 2 т. – М.: Олма-Пресс, 2002. – С. 356.
8. Поморская энциклопедия. – Архангельск: ОАО «ИПП Правда Севера». 2001. – Т. 2. – С. 195.
9. Северный экономический вестник. 1918. – № 13. – С. 2.
10. Трошина Т.И. Великая война... Забытая война... Архангельск в годы Первой мировой войны (1914-1918 гг.) – Архангельск: Норд, 2008. – С. 36-37.