

DOI: 10.15372/HSS20170304  
УДК 351.813.1:908(98:470) "1920/1929"

**А.И.ТИМОШЕНКО**

### **СОВЕТСКАЯ СТРАТЕГИЯ В АРКТИКЕ (1920-е гг.)\***

Институт истории СО РАН,  
РФ, 630090, г. Новосибирск, ул. Николаева, 8

В статье сделана попытка обозначить особенности государственного управления российской Арктикой в 1920-е гг. Природно-климатические условия северных высоких широт и геополитические обстоятельства того времени требовали использования мобилизационных методов для организации плаваний по Северному морскому пути и поддержки развития экономики арктических районов. Автор поэтапно рассматривает подходы советской власти к организации разнообразной деятельности в Арктике, показывает эволюцию процессов, связанных с освоением арктических территорий и акваторий. В статье делается вывод о том, что применение мобилизационных методов являлось адекватной мерой, соответствующей вызову времени.

*Ключевые слова:* Арктика, Северный морской путь, Карские экспедиции, мобилизационные методы, государственное управление, Сибкрайисполком, Комитет Северного морского пути.

**A.I. TIMOSHENKO**

### **SOVIET STRATEGY IN THE ARCTIC (1920s)**

Institute of History SB RAS  
8, A. Nikolaeva Str., Novosibirsk, 630090, Russia

The article objective is to identify main problems related to the specifics of state management of the Russian Arctic in the 1920s. The research is necessary for revealing historical experience of the Russian Arctic and the Northern Sea Route development. The central place in formulating research tasks belongs to the analysis of mobilization methods used by the Soviet leadership to solve both economic and geopolitical tasks in the Russian Arctic zone. The article notes that the 1920s became the period of forming the centralized state administration in the USSR. The paper problematic field includes studying the essence of mobilization methods of the Russian Arctic administration and forming the system of national economic planning in the country including the Arctic territories. The author pays much attention to the continuity of the Russian state policy in the Arctic as a significant territory for effective national development.

The article focuses on the events of the Soviet period initial stage, when Russia's Arctic strategy already identified some prospects for the Russian North development. To solve this task, plans were outlined to develop transport communications, to build ports and industrial enterprises, as well as settlements. This task difficult for solving in high latitudes in the Soviet state administration was intended to be implemented step-by-step at first in the framework of activities of the Northern Sea Route Committee, organized according to the Soviet principles, and then of JSC "Komseverput" operating under the state patronage. The research concluded that using mobilization methods based on the centralized state administration in the USSR in the 1920s prepared a breakthrough development of the Arctic and the Northern Sea Route in subsequent years.

*Key words:* Arctic, Northern sea route, Kara expeditions, mobilization methods, governance, Subkraiispolkom, Northern Sea Route Committee.

---

\*Статья подготовлена в рамках исследований по программе Президиума РАН «Поисковые фундаментальные научные исследования в интересах развития Арктической зоны Российской Федерации», проект №44 «Россия в Арктике: исторический опыт и современные проблемы».

**Альбина Ивановна Тимошенко** – канд. ист. наук, старший научный сотрудник, Институт истории СО РАН, e-mail: timoshenkoai@ngs.ru.

**Albina I. Timoshenko** – Candidate of Historical Sciences, Institute of History SB RAS.

Освоение Арктики и Северного морского пути (СМП) советское правительство с самого начала своего существования считало важнейшей задачей, решение которой было необходимо как для развития экономики, так и для укрепления военно-стратегического положения государства на северных границах. Для этих целей уже в 1920-е гг. использовались мобилизационные методы различного характера. В годы иностранной интервенции и Гражданской войны, которая в северных районах продолжалась достаточно долго, советское правительство активно использовало военно-политические меры в решении как транспортно-экономических, так и геополитических проблем. В пароходствах, связанных с транспортировкой по Северному морскому пути, в начале 1920-х гг. был создан институт комиссаров, которые действовали через политотделы, организованные по типу армейских политических органов. Политотделы стремились поддерживать на кораблях строжайшую дисциплину с помощью руководителей всех уровней. Они были уполномочены вмешиваться во все производственные дела транспортных предприятий, могли принимать решительные меры по обеспечению их кадрами и всем необходимым [1, с. 156].

Первой мобилизационной задачей, стоявшей перед советским правительством, было стремление навести порядок в транспортных организациях, поднять дисциплину кадрового контингента. Второй, не менее важной задачей рассматривалась доставка продовольствия из Сибири в европейскую часть страны. Для ее решения организовывались так называемые Карские экспедиции. Для первой из них, состоявшейся в 1920 г., Северо-Беломорский политотдел, расположенный в Архангельске, специально подбирал надежные кадры, которые должны были не только знать условия плавания по северным морям, но и быть лояльными к советской власти. На суда Карской экспедиции направлялись комиссары, которые в обязательном порядке являлись членами ВКП (б). Они должны были проводить с моряками политинформации и идеологические беседы. Радисты ежедневно принимали сведения о политических событиях в стране, которые затем использовались комиссарами для работы с кадровым составом кораблей [1, с. 26].

Кроме того, советское правительство в складывающейся ситуации вынуждено было стремиться к сбалансированному сочетанию общегосударственных и региональных интересов. Поэтому в апреле 1920 г. при Сибревкоме был создан Комитет Северного морского пути – специфическая организация, управляющая процессами освоения северной магистрали. По мнению советского правительства, новая структура не должна быть только хозяйственной и коммерческой, перевозящей грузы. Она должна была по возможности включать в круг своих обязанностей также задачи укрепления портового хозяйства, речных пароходств, проводить заготовительно-закупочные операции и подготавливать сибирские грузы для перевозки по СМП. Советское правительство также рекомендо-

вало Комитету Северного морского пути поддерживать промысловое хозяйство северных регионов, особенно если оно было связано с коренными северными народностями<sup>1</sup>.

На заседании Сибревкома, посвященном организации Комитета СМП, говорилось, что «этот орган должен являться не губернским и не областным, а всероссийским учреждением, составлять особое представительство центральной власти в Сибири, охватывать всю работу, касающуюся Северного морского пути, как в организационной, так и в оперативной стадиях»<sup>2</sup>. В качестве исполнительного органа Комитета Северного морского пути создавалось Управление делами, состоящее из девяти отделов: торгового, транспортного, портового хозяйства, гидрографического, отвечающего за радиосвязь, топливного, хозяйственного, сметно-финансового и научного. Возглавлять отделы должны были соответствующие специалисты, проверенные на лояльность к советской власти и утвержденные Сибревкомом. В результате на службе советской власти оказались сотрудники различных организаций имперского периода, которые являлись активными участниками арктических экспедиций. Это были известные российские полярники: К.К. Неупокоев, А.М. Вихман, Б.А. Дмитриев, Н.И. Евгенов, А.С. Грамматчиков, С.Д. Лаппо и др. На все ключевые руководящие посты назначались советские функционеры, а их заместителями могли быть специалисты, работавшие в различных арктических структурах до революции 1917 г. Например, Комитет Северного морского пути возглавил член Сибирского революционного комитета Ф.И. Локацков, а его заместителем был назначен специалист Ф.А. Шольц<sup>3</sup>.

Ранее попытку создания Комитета Северного морского пути предпринимало колчаковское правительство, которое в навигацию 1919 г. смогло вывезти из Сибири и затем перегрузить на морские суда около 240 тыс. пуд. зерна, масла, сыра, кожи, шерсти и другой сибирской продукции. Соответственно речные суда приняли и доставили в Новониколаевск и Томск около 160 тыс. пуд. импортных товаров (земледельческих и лесопильных машин и механизмов, медикаментов, сепараторов, бумаги, военного снаряжения), хотя планировалось сделать гораздо больше. Переход власти в Сибири из рук в руки в годы Гражданской войны затруднял объединение усилий различных ведомств и коммерческих структур во круг решения общей проблемы обустройства СМП. В условиях укрепления советского государственного управления, которое с самого начала было достаточно централизованным, эта проблема могла быть решена более эффективно. Поэтому организация советского варианта Комитета СМП при Сибревкоме, как органа

<sup>1</sup> Государственный архив Новосибирской области (ГАНО). Ф.Р-271. Оп. 1. Д. 74. Л. 1.

<sup>2</sup> Там же. Д. 4. Л. 4.

<sup>3</sup> Там же. Л. 209.

управления северными навигациями, была признана удачной<sup>4</sup>. Дело в том, что навигации по Северному морскому пути были жестко ограничены во времени, требовали четкой, слаженной, а подчас и военной организации проведения работ.

Первая советская Карская экспедиция в устья Оби и Енисея с выходом из Архангельска состоялась в августе–октябре 1920 г. Она была подготовлена одновременно в Сибири и на Европейском Севере, включала два отряда из 18 судов, многие из которых были крайне изношены и не приспособлены к плаванию во льдах. Но условия навигации того года способствовали успеху. Из Сибири было вывезено в европейскую часть страны около 1000 т хлеба, примерно 1500 т жиров, большое количество экспортных товаров – пушнины, льна, шерсти, конского волоса и др. [2, с. 49].

Советское правительство высоко оценило этот сложный поход, опыт его был рекомендован для распространения. В.И. Ленин лично интересовался подготовкой следующей навигации. Так, в записке заместителю управляющего делами СНК В.А. Смольянинову от 11 июля 1921 г. он беспокоился о снаряжении Карской экспедиции, писал: «Запросите факты, проверьте их. Проверьте лично и дважды. Потом поговорите по прямому проводу с Чуцкаевым и Иваном Никитичем Смирновым. Без всего этого я не поверю, что дело обеспечено». В другой записке, написанной в тот же день В.А. Смольянинову, подчеркивалось: «Дело исключительно важное и срочное», «Налягте всячески»<sup>5</sup>.

В последующие годы так называемые Карские экспедиции стали регулярными. Под контролем Совета народных комиссаров наркоматы внешней торговли и путей сообщения закупали за границей, насколько позволяли государственные финансы, новые суда, ледокольное оборудование, сигнальные и навигационные приборы, моторные лодки и другое необходимое оборудование для плавания по северным морям. Вывозом грузов из Сибири (продовольствия, пушнины, рыбы, леса, различного сырья) и доставкой их в порты на арктическом побережье занимались соответствующие отделы Комитета Северного морского пути. Его представительство в Архангельске, в свою очередь, контролировало поставки в Сибирь машин, инструментов, охотничьего снаряжения, химических и других товаров, в которых нуждался регион. Заграничные представительства Наркомата внешней торговли РСФСР в Лондоне и Берлине работали в рамках общей схемы планирования и реализации импортно-экспортных операций. На государственные средства закупались товары, фраговались морские суда, контролировались грузоперевозки из европейских портов на восток.

В условиях советского государственного управления, которое сосредоточило в своих руках все

властные рычаги и основные средства производства, в том числе финансовые, крайне важным было содействие центральных органов власти организации деятельности Комитета СМП. Например, в начале 1922 г. результативным стал приезд в Новосибирск (до 1925 г. Новониколаевск) наркома путей сообщения Ф.Э. Дзержинского в качестве уполномоченного ВЦИК и СТО. Он на месте попытался решить ряд межведомственных организационных проблем участников подготовки и проведения Карских операций. Например, принял меры по организации за государственный счет ремонта судов Енисейской флотилии, добился увеличения финансирования строительства портов в устьях Оби и Енисея. По распоряжению Ф.Э. Дзержинского уже в 1922 г. Енисейскому пароходству было срочно передано несколько судов Беломорского флота [3, с. 20].

Организация Карских экспедиций и экспортно-импортных операций, основанных на доставке сибирских грузов в обмен на заграничные товары, являлась главным направлением деятельности Комитета СМП. Работая под контролем центрального советского управления, Комитет за время своей деятельности (1920–1928 гг.) смог реально связать в транспортном отношении Сибирь, Восточный Урал и Северный Казахстан с портами европейской части страны, портовыми городами Западной Европы и Америки. В Сибири был создан собственный речной и ледокольный флот. Количество судов, занятых в Карских операциях к началу 1930-х гг., выросло почти в 6 раз, количество перевезенных грузов – в 9 раз. Постепенно улучшались и экономические характеристики грузоперевозок. Начиная с 1924 г. в отчетах Комитета Северного морского пути отмечалась более дешевая транспортировка грузов по Северному морскому пути в сравнении с перевозками железной дорогой [4, с. 544].

Успеху Карских экспедиций в 1920-е гг. способствовали и мероприятия, проводимые советским правительством. Придавалось большое значение не только ледокольному сопровождению грузовых судов, но и ледовой авиаразведке. В 1924 г. летчик Б.Г. Чухновский впервые выполнил разведку ледовой ситуации для судов Карской экспедиции. В Карском море постоянно работала научная группа Главного гидрографического управления страны по изучению течений и льдов. За счет государственного бюджета велось строительство портов в устьях сибирских рек. В марте 1923 г. за государственный счет была установлена мощная радиостанция в проливе Маточкин Шар. Она стала играть заметную роль в оперативном обслуживании Карских морских экспедиций. В навигацию 1925 г. правительство впервые ввело пошлинные сборы на импортные товары в размере 30 % от ставок общего таможенного тарифа. Средства, полученные от сборов, предполагалось использовать для приобретения новых судов для арктического флота.

Государственное централизованное управление освоением Арктики и СМП в 1920-е гг. показало

<sup>4</sup> ГАНО. Ф.Р-271. Оп. 1. Д. 74. Л. 207–207 об.

<sup>5</sup> Цит. по: Ленин В.И. Полн. собр. соч. Т. 53. С. 22.

ло, что решение северных проблем должно осуществляться с применением мобилизационных методов, которые могут быть эффективными в условиях советского общественного устройства, основанного на общегосударственной собственности на средства производства. Предполагалось, что Комитет СМП должен не только решать проблемы грузоперевозок в Арктике, но и заниматься широким кругом проблем освоения северных территорий. На деле же деятельность Комитета чаще всего ограничивалась решением транспортных задач и проведением торгово-закупочных операций. Для более широкого спектра деятельности у него не было ни финансовых возможностей, ни соответствующих специалистов.

Комитет Северного морского пути создавался как орган для решения конкретных задач в чрезвычайных условиях. Он в принципе не мог заниматься развитием экономики, организацией деятельности населения и другими кардинальными проблемами освоения территорий. Из-за недостатка финансово-технических средств и нужных специалистов Комитет СМП не способен был обеспечивать и научно-исследовательские изыскания на арктическом пространстве, которые чаще всего были необходимы для его же результативной работы.

В 1927 г. на заседаниях Сибкрайисполкома неоднократно рассматривались предложения сибирских организаций о реформировании Комитета СМП путем создания акционерного общества. Но в этот период потенциальными акционерами могли быть только государственные организации, не имевшие, как правило, собственной прибыли и капиталов, которые можно было бы вложить в создаваемое предприятие. В результате многие сибирские организации просто отказывались от участия.

16 марта 1927 г. в Комитете СМП состоялось совещание по поводу «выяснения вопроса о размерах и форме участия хозорганизаций Сибири в предполагаемом акционировании Северного морского пути». Президиум Сибирского краевого исполнительного комитета пытался обратиться в Совнарком и ЭКОСО РСФСР с просьбой привлечь к делу акционирования центральные торговые и промышленные предприятия, возможно, организации Урала и Республики Казахстан, заинтересованные в торговле Северным морским путем, выделить им государственные средства для начального этапа акционирования. Сибирские власти также пытались обращаться в центральное правительство с просьбой об экономической поддержке будущего акционерного общества. Они предлагали полностью освободить на 15-летний срок его грузы от пошлин, а также разрешить обществу делать на ввозимые им грузы целевое начисление для увеличения капиталов в размере 50 % от тех пошлин, которые были бы взяты на этот груз при провозе по железной дороге. Рекомендовалось предоставить обществу и другие преференции, например, монопольное право торговли и транспортировок по СМП, монопольное право организации

промышленных и промысловых предприятий на Севере и т.п. Говорилось также о необходимости предоставления права владения собственным речным и морским флотом, о праве его эксплуатации на внешних и внутренних перевозках в период, не занятый Карскими операциями<sup>6</sup>.

Проект, выдвинутый Сибкрайисполкомом, был поддержан коллегией Наркомторга СССР, которая 4 апреля 1927 г. постановила: «Признать необходимой реорганизацию Комитета Северного морского пути в торгово-промышленный и транспортный Комбинат в виде Акционерного Общества, объединяющего торговые, промышленные, транспортные и промысловые предприятия, работа которых будет связана с использованием Северного морского пути»<sup>7</sup>. Однако решение вопросов, связанных с созданием специфического акционерного общества, затягивалось. С одной стороны, советскому правительству не хотелось обращаться к иностранному капиталу, а с другой – у него не было достаточного количества собственных средств, чтобы оборудовать Северный морской путь.

Сибкрайисполком, желая ускорить начатое дело, предлагал себя в качестве одного из учредителей акционерного Общества Северного морского пути как представителя всех хозяйственных органов Сибири. В письме по этому поводу сообщалось, что Сибкрайисполком обращается в ЭКОСО РСФСР с ходатайством об отпуске ему 2 млн руб. бюджетных средств для приобретения на эту сумму соответствующего количества учредительских акций. Сумма эта подтверждалась сметой, предусматривающей необходимые для начала деятельности акционерного общества средства. Вторым крупным акционером и учредителем предлагалось назначить Наркомторг СССР, который имел собственную прибыль и средства для акционирования. Предполагалось, что он сможет внести в организацию общества также 2 млн руб. Кроме того, в письме говорилось: «Учитывая то, что Наркомторгом СССР будет передан акционерному Обществу находящийся в его распоряжении специальный речной флот, оцениваемый в сумме 4 млн руб., то весь капитал Общества с указанным выше денежным вложением определится в размере около 8 млн рублей»<sup>8</sup>.

Потребовалось еще несколько месяцев согласований с Наркомфином, ЭКОСО РСФСР, экономическими комиссиями СТО и ВЦИК, чтобы в правительстве наконец-то пришли к выводу, что акционерное общество СМП должно создаваться на базе реорганизации Комитета СМП с учетом обеспечения его соответствующими властными и финансовыми возможностями.

В последнем приказе Комитета Северного морского пути от 31 августа 1928 г. говорилось, что «на основании Постановления СТО от 15 июня 1928 г. с 1-го

<sup>6</sup> ГАНО. Ф. Р-271. Оп. 1. Д. 46. Л. 1–4.

<sup>7</sup> Там же. Д. 74. Л. 144.

<sup>8</sup> Там же. Л. 145.

сентября 1928 г. Комитет Северного морского пути ликвидируется. Все имущество, в том числе речные и промысловые суда, строения, ценности и договора, находящиеся по день ликвидации в распоряжении Комитета Северного морского пути и его баз передается Северо-Сибирскому Государственному Акционерному обществу «Комсеверпуть» в качестве вклада на покрытие акций<sup>9</sup>.

21 сентября 1928 г. в газете «Экономическая жизнь» было объявлено о регистрации и внесении в реестр юридических лиц СССР под №239 Северо-Сибирского государственного акционерного общества «Комсеверпуть» с уставным капиталом 10 млн руб., из которых на момент регистрации было собрано чуть более 3 млн. Местонахождение общества определялось в г. Новосибирске. Предметом деятельности Общества указывалось: экономическое развитие северных территорий Сибири и Тобольского округа Уральской области, расширение вывоза Северным морским путем сибирских товаров из районов, тяготеющих к этому направлению, а также хозяйственное развитие северных регионов и разработка их природных богатств. Кроме того, «Комсеверпуть» должен заниматься не только использованием Северного морского пути, но и его оборудованием с целью «превращения в транспортную артерию постоянной нормальной экономической связи Сибири с Европой»<sup>10</sup>.

В действительности «Комсеверпуть» можно было только условно назвать акционерным обществом. Оно мало соответствовало юридическим и экономическим нормам, принятым в мировой практике, не обладало полной правовой и хозяйственной самостоятельностью, не могло без согласования с органами советского государственного управления принимать хозяйственные и управленческие решения, распределять и тратить прибыль. Общество находилось в полном подчинении у государства и действовало по его рекомендации преимущественно мобилизационными методами. Однако в географических условиях и социально-экономических обстоятельствах, складывавшихся в российской Арктике в 1920-е гг., оно не могло действовать иначе. Решение о его создании было вполне адекватным и отвечающим вызову времени.

Северо-Сибирское государственное акционерное общество промышленности и транспорта «Комсеверпуть» являлось специфической территориальной комплексной пионерной организацией, которая должна была не только осуществлять транспортные операции по рекам Сибири и Северному морскому пути, но и вести заготовку леса, строить порты и бухты, разрабатывать месторождения полезных ископаемых и решать социально-экономические проблемы на подведомственной территории, чем она и занима-

лась. Благодаря деятельности акционерного общества «Комсеверпуть» в 1928–1932 гг. были построены морской и речной порты в Игарке (устье Енисея), несколько лесопильных заводов, разрабатывались месторождения курейского и ногинского графита, угля на Таймыре и Нижней Тунгуске. «Комсеверпуть» организовывал в Арктике зверобойный и рыбный промысел, построил рыбоконсервный завод в Усть-Енисейске [5, с. 10].

Таким образом, советские стратегические решения с использованием мобилизационных методов в государственном управлении уже в 1920-е гг. смогли подготовить прорывное освоение Арктики и Северного морского пути, которое развернулось несколько позже. Вначале Комитет Северного морского пути в советском варианте заложил основы специфического решения проблем российской Арктики, затем государственное акционерное общество «Комсеверпуть» продолжило его деятельность в этом направлении. Организационный опыт 1920-х гг. был унаследован при создании в 1930-е гг. Главного управления Северного морского пути с полномочиями наркомата при правительстве СССР, которое совершило настоящий рывок в освоении российской Арктики.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Булатов В.Н. КПСС – организатор освоения Арктики и Северного морского пути (1917–1980). М.: Изд-во МГУ, 1989. 156 с.
2. Тимошенко А.И. Советские инициативы в Арктике в 1920-е гг. // Гуманитарные науки в Сибири. 2010. №2. С. 48–52.
3. Новиков В.Д. К истории освоения Северного морского пути в первые годы советской власти // Летопись Севера. М.; Л.: Изд-во Главсевморпути. 1949. Т. 1. С. 5–41.
4. Сибирская советская энциклопедия. Новосибирск: Западно-Сибирское отделение ОГИЗ, 1931. Т. 2: 3–К. 574 с.
5. Тимошенко А.И. Трансформации в российской государственной политике освоения Арктики и Северного морского пути (XVIII–XXI вв.) // Государственная политика России в Арктике: стратегия и практика освоения в XVIII–XXI вв.: сб. науч. тр. Новосибирск: Сиб. науч. изд-во, 2012. С. 4–35.

#### REFERENCES

1. Bulatov V.N. CPSU – an organizer of the Arctic and the Northern Sea Route development (1917–1980). Moscow, Izd-vo MGU, 1989, 156 p. (In Russ.)
2. Timoshenko A.I. Soviet initiatives in the Arctic in the 1920s. *Gumanitarnye nauki v Sibiri*. 2010, no. 2, pp. 48–52. (In Russ.)
3. Novikov V.D. The history of the Northern Sea Route development during the Soviet power first years of. *Letopis Severa*. Moscow; Leningrad, 1949, vol. 1, pp. 5–41. (In Russ.)
4. Siberian Soviet Encyclopedia. Novosibirsk: Zapadno-Sibirskoe otделение OGIZ, 1931, vol. 2: Z–K, 574 p.
5. Timoshenko A.I. Transformation in the Russian state policy of the Arctic and the Northern Sea Route development (XVIII–XXI centuries). *Gosudarstvennaya politika Rossii v Arktike: strategiya i praktika osvoeniya v XVIII–XXI vv.* Novosibirsk, 2012, pp. 4–35. (In Russ.)

Статья принята редакцией 22.05.2017

<sup>9</sup> Там же. Л. 42.

<sup>10</sup> Там же. Л. 10.