Л. Б. Красавцев

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА ЕВРОПЕЙСКОГО СЕВЕРА В XX ВЕКЕ

Статья посвящена проблемам развития морского транспорта Европейского Севера в XX в.: две национализации, управление национализированным флотом, вывоз леса на экспорт, участие в освоении Северного морского пути; в годы войны – обеспечение воинских перевозок, прием грузов военной помощи союзников, участие в конвоях; в послевоенный период – восстановление, коренная реконструкция, обеспечение независимости в перевозках внешнеторговых грузов, превращение западного участка Северного морского пути в круглогодично действующую магистраль. Автор указывает на преимущество Севера – выход в Мировой океан, что обеспечило связь страны с ее союзниками в ходе Первой мировой и Великой Отечественной войн.

L. Krasavtsev

PROBLEMS OF MARINE TRANSPORT DEVELOPMENT IN THE EUROPEAN NORTH IN THE 20th CENTURY

The article touches upon the problems of marine transport in the European North of Russia in the 20th century: two nationalisations, nationalised fleet management, timber export, participation in the Northern sea route development; during the war years – military shipping security, receiving of the allied military assistance freight, participation in convoys; during the postwar years – restoration, fundamental reconstruction, independence security in shipping of foreign freight; transformation of the western part of the Northern sea route into the year-round main waterway. The author also points out the advantage of the North – the way out into the Ocean, which provided the country's communication with its allies during the First and the Second World Wars.

Исходя из пространственных и географических особенностей, места и роли в глобальных и межрегиональных международных отношениях, имея выход сразу к трем океанам, Россия заслужила статус ведущей морской державы. Но, вступив на путь индустриального развития позже других европейских стран и США, Россия в промышленном отношении резко отставала от них и не имела материальной базы для проведения активной морской политики. По тоннажу и количеству морских торговых судов в начале XX в. Россия занимала 10-е место в мире. Торгового флота для перевозок грузов внешней торговли не хватало. Поэтому фрахтовались иностранные суда, за что страна ежегодно платила 125 млн рублей[1].

Распределение торгового флота по морским бассейнам страны было крайне неравномерным. Основное количество судов было сосредоточено на Черном, Балтий-

ском и Каспийском морях. Вплоть до Первой мировой войны правительство недооценивало роль Северного морского бассейна. Хотя он имел явное преимущество перед другими морями, имея единственно открытый выход ко всем морям и странам. В 1913 г. на Севере плавало всего 43 транспортных парохода, или около 5% всего парового флота страны. Они принадлежали 15 судовладельцам, из которых самым крупным было товарищество Архангельско-Мурманского пароходства – 16 пароходов[2]. Большое количество судовладельцев свидетельствовало о многоукладности экономики Севера в области морского транспорта. Помимо парового флота на Севере плавало более 400 парусных судов, принадлежавших поморам. Государственными организациями морского транспорта на Севере были Управление Архангельского морского торгового порта и Управление работ по улучшению Архангельского порта, занимавшееся дноуглубительными работами. Русские торговые суда на Севере обслуживали в основном перевозки между портами Белого и Баренцева морей – малый и большой каботаж. Внешнеторговые перевозки на Севере осуществлялись на иностранных судах, которых только в 1913 г. пришло 570[3].

Первая мировая война наглядно показала преимущество Севера перед другими морскими бассейнами страны – его открытость. Через порты Севера пошел основной поток военных грузов от стран-союзниц России по Антанте. Европейский Север снова, как и в прежнее время, стал основным местом связи России с внешним миром. Правительству пришлось принять срочные меры по развитию Севера: значительно расширен и реконструирован Архангельский порт, построен новый Мурманский порт и к нему железная дорога. Судоремонтные мастерские, Управление работ по улучшению Архангельского порта преобразовано в судоремонтный завод. Для обеспечения круглогодичной навигации на Белом море приобретены заграницей ледоколы и ледокольно-транспортные суда. Всего за годы Первой мировой войны на Север пришло 3 580 судов, доставивших более 5 млн т грузов и вывезено более 4 млн т, что больше, чем за годы Великой Отечественной войны. Только ввоз в Архангельский порт за годы войны вырос более чем в 20 раз[4].

Политика нового советского государства в области морского судоходства базировалась на общенародной собственности на средства производства, плановой системе ведения хозяйства, государственной монополии фрахтования судов. Первое советское правительство уделяло большое внимание морскому транспорту. Его глава В. И. Ленин видел в нем «...Материальное орудие связи с заграницей» и предвидел установление экономических отношений с другими странами, для чего и нужен был морской флот[5].

Так как основные производительные силы морского транспорта – морские суда отличаются большей подвижностью, то уже в ноябре 1917 г. был принят декрет Совнаркома «О воспрещении продажи и отдачи по чартер-партии русских торговых судов в руки иностранных подданных или учреждений». Этот декрет должен был предотвратить угон русских морских судов заграницу. А в феврале 1918 г. был подписан декрет «О национализации торгового флота»[6].

Преодолевая сопротивление судовладельцев, национализация в Архангельске развернулась весной 1918 г. Однако в августе 1918 г. европейский Север оказался в руках иностранных интервентов и белогвардейцев. Новое правительство Н. В. Чайковского в Архангельске сразу же отменило национализацию и осенью 1918 г. провело денационализацию, возвратив суда прежним судовладельцам. После ухода интервентов и белых в 1920 г. на Севере была проведена повторная национализация. Только количество судов уменьшилось – были угнаны заграницу 5 мощных ледоколов, остались заграницей 4 ушедших на

ремонт в 1919 г. больших парохода. Всего летом 1920 г. в Архангельске осталось 24 судна[7].

Перед этим немногочисленным флотом встали проблемы: организация управления национализированным флотом, восстановление флота и портового хозяйства; восстановление заграничного плавания, обеспечение первоочередных нужд региона в морских перевозках, обеспечение эффективной работы флота в условиях новой экономической политики. Особое место в истории морского транспорта Севера заняло проведение в 1920 г. хлебной сибирской морской экспедиции. Наспех отремонтированные суда смогли доставить из устьев Енисея и Оби сибирский хлеб и спасти население Севера от неминуемого голода. В этом же году возобновились первые рейсы в соседнюю Норвегию, тем самым на Севере было возобновлено заграничное плавание. С окончанием Гражданской войны экономическая политика «военного коммунизма», основанная на командных методах принуждения и «голом» энтузиазме, исчерпала себя. Страна перешла к новой экономической политике, основанной на рыночных отношениях с обязательным государственным регулированием. Политику советского государства в отношении морского транспорта обосновал нарком путей сообщения Ф. Э. Дзержинский. Выступая в Президиуме Госплана в 1923 г., он высказался за проведение «единой морской транспортной политики», указал на необходимость развития «своего коммерческого флота и увеличения его тоннажа», чем будет достигнута экономическая независимость страны и увеличен национальный доход страны. Ссылаясь на опыт Великобритании, нарком доказывал, что при перевозках на своих судах увеличивается общенациональный доход от заработанных фрахтов, которые являются скрытым видом экспорта, в то время как при отсутствии собственного флота суммы, уплачиваемые иностранцам в виде фрахта, носят характер скрытого импорта и отрицательно отражаются на валюте страны[8]. Как будет показано далее, эти идеи были полностью воплощены только в конце 1950-х гг.

Окончательно перевод морского транспорта на хозяйственный расчет был проведен в 1922 г. с учреждением в составе НКПС Госторгфлота, а на местах самостоятельных хозрасчетных предприятий – государственных морских пароходств, в том числе Северного морского пароходства в Архангельске. Восстановление внешней торговли на Севере шло параллельно с восстановлением и лесной промышленности и лесоэкспорта. За годы советской власти экспортное направление в лесопилении на Севере значительно возросло. С 1921 по 1928 г. вывоз леса из Архангельска вырос более чем в 13 раз, приход судов из загранплавания в годы нэпа вырос в 6 раз[9]. В связи с потерей портов Прибалтики роль Архангельского порта резко возрастает. Если в 1913 г. через Архангельск прошли 3,5% экспорта России, то в 1923 г. – 11,5%. В 1920-е гг. Архангельский порт давал почти 50% портовых сборов и 13% активного баланса внешней торговли. На долю Севера приходилось 42,4% всех перевозок леса[10]. Архангельский порт давал стране валюты всего на 2 млн рублей меньше Ленинградского порта. Но уже во второй половине 1920-х гг. центральные власти стали пренебрегать интересами Севера, вкладывая в развитие Ленинградского порта средств в 10 раз больше, чем в Архангельский порт[11].

Моряки Севера сумели быстро перейти к рыночным отношениям, и все годы нэпа работали с прибылью. В то же время Балтийское и Черноморско-Азовское пароходства работали с убытком. Прибыль северян объяснялась участием в выгодных лесоэкспортных перевозках, а также поисками путей повышения эффективности работы флота. Так, с 1923 г. в зимнее время Северное пароходство стало направлять свои суда ледокольного типа на зверобойные экспедиции в горло Белого моря.

Постановлением 18 июля 1924 г. Совет труда и обороны СССР утвердил учреди-

тельский договор между НКПС и Наркоматом внешней торговли об образовании акционерного общества «Советский торговый флот» (Совторгфлот), который объединил все морские суда. На бассейнах были образованы главные конторы – в Архангельске Северная контора. В 1925 г. советское правительство утвердило первую Пятилетнюю программу морского торгового судостроения. Началось строительство морских торговых судов, в первую очередь лесовозов для вывоза леса на экспорт. В 1927–1928 гг. в Архангельск пришло 5 новых лесовозов. Всего к концу нэпа Северная контора имела всего 30 судов против 24 – в 1920 г.[12] Большую роль в годы нэпа имели проводившиеся в 1921 г. Карские морские товарообменные экспедиции, в которых активно участвовали и суда Северного пароходства. Карские экспедиции дали выход на внешний рынок товарам из Сибири, а с другой стороны, явилась начальным этапом в освоении трассы Северного морского пути.

В рыночных условиях новой экономической политики моряки Севера нашли основной путь повышения эффективности работы – всемерное увеличение участия флота в заграничном плавании. С 1925 по 1928 гг. фрахт за перевозку грузов в загранплавании вырос в 2,6 раза, а его доля в общих доходах пароходства составила более 58%[13]. Вместе с ростом доходов росла и заработная плата моряков. Моряки заграничного плавания получали дополнительно надбавку в валюте. Заработки моряков значительно превышали заработки на берегу. Таким образом, годы нэпа были временем успешного восстановления морского транспорта как страны в целом, так и на Севере, периодом динамичного развития, успешного решения социальных вопросов. Рыночная система экономики наиболее соответствовала специфике работы морского транспорта, в большей мере занятого внешнеторговыми перевозками.

Положение меняется в 1930-е гг., когда руководство партии и страны переходит от политики нэпа к созданию административно-командной системы управления, плановой и жестко-централизованной экономики. В итоге сложившаяся система заменила собой законы рыночной экономики и вызвала необходимость политического руководства экономической сферой. В 1930-е гг. неоднократно меняется организация и система управления морским транспортом, создаются новые структуры управления и наркоматы, завершившиеся созданием в 1939 г. самостоятельного Наркомата морского флота СССР. Резко усиливается партийное вмешательство в работу предприятий.

В 1934 г. создается при Наркомводе Политуправление, а в пароходствах – политотделы, на судах вводятся штатные должности первых помощников капитанов по политической работе – помполитов. На морском транспорте вводится планирование – годовые, квартальные и месячные планы. Для наведения порядка, борьбы с аварийностью и расхитителями, нарушениями дисциплины организуются водные транспортные суды и водно-транспортная прокуратура. Переход к административно-командной системе вызвал большие трудности в работе морского транспорта: снижение темпов роста, сокращение поставок новых судов, бесконечные реорганизации и перестановка судов с бассейна на бассейн, лишение самостоятельности, переход от рыночных показателей к плановым натуральным, массовые репрессии 1930-х гг. и как результат – превращение морского транспорта из прибыльной отрасли в планово-убыточную.

В годы первой, особенно второй и третьей пятилеток морской транспорт не относился к приоритетным отраслям развития. Начавшееся в годы первой пятилетки строительство торгового флота на отечественных верфях было приостановлено в годы второй пятилетки, а судостроительные заводы снова переходят только к строительству военных кораблей. Ввиду нехватки отечественного тоннажа по-прежнему государство выплачивает иностран-

ным судовладельцам значительный фрахт. В некоторых случаях перевозка стоит столько же и даже больше, чем проданный товар. Это было отражением сложившейся в условиях сталинского руководства затратной экономики. Характерным для предвоенного времени до 1939 г. было пренебрежительное отношение к нуждам Севера. Суда новой постройки в основном передавались на Балтику, Черное море, а позже и на Дальний Восток. Небольшое количество судов новой постройки, поступивших на Север, через год–два переводилось на Балтику, а взамен приходили малотоннажные суда дореволюционной постройки.

А между тем развернувшаяся индустриализация на Европейском Севере вызвала появление новых грузопотоков. Выросли три крупных очага промышленности: Кольский горнопромышленный, лесная промышленность Северного края и Ухта-Печорский. С Кольского полуострова на экспорт пошли апатиты. Резко выросло производство пиломатериалов, возникла целлюлозно-бумажная и гидролизная промышленность. На Шпицбергене и Печоре стал добываться уголь. Со строительством Норильского горно-металлургического комбината и Игарки возник грузопоток Игарка-Мурманск.

Эти грузопотоки вызвали рост морских грузоперевозок, особенно в каботаже, которые выросли в 1939 г. против 1929 г. в 4,4 раза, тогда как перевозки в загранплавании в 1937 г. к 1929 г. – только в 1,5 раза[14]. Соответственно вырос грузооборот Архангельского и Мурманского портов. Рост грузооборота потребовал увеличения количества торговых судов. В годы первой пятилетки Северное пароходство получило 7 лесовозов новой постройки и 7 пассажирских судов, построенных в Италии, Германии и Ленинграде, что разрешило проблему нехватки пассажирского флота; во второй пятилетке пришло еще 12 лесовозов новой постройки, из них 8 – из Англии. Всего до 1939 г. северяне получили 60 судов, из них 24 – новой постройки. Но как сказано выше, 49 судов было передано на другие бассейны, в том числе почти все суда новой постройки переведены на Балтику и Дальний Восток. В итоге в 1938 г. Северное пароходство имело всего 41 судно[15].

В связи с развернувшимся освоением Северного морского пути было образовано в 1932 г. Главное Управление Северного морского пути (Главсевморпуть), в состав которого были переданы ледоколы и ледокольные транспорты. Арктическая навигация летом требовала большего количества судов, поэтому летом на Север направляли дополнительно суда с Балтики и даже с Черного моря. Так, летом 1939 г. для перевозок леса из Игарки и арктических перевозок на Севере оказалась большая группа судов Балтийского и Черноморского пароходства. Начавшаяся Вторая мировая война закрыла им возможность вернуться в родные порты, и в 1939–1940 гг. небольшая часть этих судов была передана Северному пароходству, а большая часть – вновь организованному в 1939 г. Мурманскому морскому пароходству. В итоге перед войной оба эти пароходства имели уже 89 судов[16]. В основной массе это были старые изношенные суда небольшой грузоподъемностью и с малой скоростью, возраст половины из них составлял 20–30 лет, т. е. больше среднего срока эксплуатации судна, и только одна пятая имели класс Регистра, т. е. удовлетворяли всем требованиям технической эксплуатации[17]. В зиму 1939–1940 г. эти суда приняли участие в воинских перевозках в связи с советско-финляндской войной. В связи с мировой войной прекращается на Севере заграничное плавание. Вместе с тем в эти годы морской транспорт сыграл большую роль в освоении Северного морского пути. В 1938 г. в системе Главсевморпути было создано Мурманское морское арктическое пароходство, в состав которого вошел ледокольный и ледокольно-транспортный флот.

В целом, несмотря на объективные и субъективные трудности, вызванные переходом к административно-хозяйственной

системе управления, моряки Севера вместе с моряками Балтики и Черного моря обеспечили необходимые морские перевозки и сделали новый шаг в превращении ранее недоступного Северного морского пути в транзитную магистраль. Вместе с тем по ряду объективных и субъективных причин проводить активную морскую политику страна в эти годы еще не имела возможности.

В годы войны морской транспорт любого воюющего государства, имеющего выход к морю, принимал самое активное участие в обеспечении военных действий. Суда торгового флота привлекались для перевозки войск, вооружения и различных видов снабжения в районы боевых действий. Торговые суда обеспечивают связи между союзниками, если их разделяли моря и океаны. Часть транспортных судов привлекается для высадки морских десантов, мобилизуется и переоборудуется во вспомогательные суда военного флота. Кадры моряков являются источником пополнения личного состава военно-морского флота. Торговые порты используют для разгрузки-погрузки военных грузов, для базирования военных кораблей. Так, торговый флот выполняет свою роль помощника и резерва военно-морского флота.

В годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. работники Северного морского бассейна, моряки торгового и арктического флота, портовики, судоремонтники, дноуглубители приняли непосредственное участие в борьбе против врага. С первых дней войны моряки Севера приступили к перевозкам войск, боевой техники, боеприпасов, снаряжения и продовольствия для армии и флота, к эвакуации из фронтовой зоны Мурманск-Беломорск мирного населения и оборудования. В порядке военной мобилизации были переданы в состав военного флота 12 судов Северного и 7 судов Мурманского пароходств[18]. Оставшиеся суда приняли участие в воинских перевозках и народнохозяйственных. Только за 1941–1942 гг. моряки Севера перевезли 152 тыс. человек, 33 134 лошадей, 23 426 т боеприпасов, 14 тыс. т горючего и 468 тыс. т продовольствия для нужд армии и флота. А всего за годы войны перевезли 1,5 млн т воинских грузов и 2,7 млн т – в каботажном плавании[19].

С началом ленд-лизовских перевозок на Севере советские торговые суда возобновили участие в заграничном плавании на Севере. Всего с 1941 г. по март 1943 г. советские суда провели в северных конвоях 95 рейсов, перевезя в загранплавании более 200 тыс. т[20]. С 1943 г. на Севере советские суда перестают включать в состав конвоев в связи с повышением требования к скорости судов и пополнением флота союзников новыми судами типа «Либерти». В связи с этим осенью 1942 – зимой 1943 г. из Архангельска и Мурманска в одиночном плавании ушла на ремонт в Англию и США большая группа судов, затем перешедших на Дальний Восток. Всего на Дальний Восток было переведено 52 судна: 20 судов Северного, 21 судно Мурманского и возвращено 11 судов Дальневосточного пароходства[21]. Там они включились в перевозку ленд-лизовских грузов из портов США на Дальний Восток, которые в условиях войны США с Японией перевозились только на советских судах. Всего за годы войны на Севере погибло 32 транспортных судна, из них 19 – Северного и Мурманского пароходств[22]. Массовой гибели торгового флота, как на Балтийском и Черном морях, на Севере удалось избежать, несмотря на активные действия немецких подводных лодок.

В условиях Севера успешная работа транспортного флота была невозможна без помощи ледоколов. Буквально перед войной ледокольный флот был передан Архангельскому морскому арктическому пароходству. Война не прервала работу полярных станций и арктических портов. Наоборот, их значение в военное время возросло. Все грузы в эти пункты в годы войны завозились своевременно. Для проводки судов через замерзающее Белое море было создано Управление Беломорскими ледо-

выми операциями (УБЛО) в Архангельске. Годы войны подтвердили, что Северный морской путь является жизненно важной транспортной магистралью. Этот путь позволил в годы войны осуществлять маневр ледокольными силами между Северным и Дальневосточным бассейнами, перевести часть военных кораблей с Дальнего Востока на Север, а часть транспортных судов, наоборот, на Дальний Восток.

Исключительно важную роль в получении грузов военной помощи от союзников по антифашистской коалиции, особенно в первые самые тяжелые годы войны сыграли северные морские порты – Архангельск и Мурманск. Оба порта были близко расположены к линии фронта, и северный путь сообщения с союзниками был самым коротким, но и самым опасным. Всего за годы войны в Архангельск и Мурманск пришел 41 конвой в составе 738 судов, и убыло 30 конвоев из 72 судов. Было доставлено 3,964 млн т разных грузов или 22,7% всех поставок за годы войны, в том числе 618 тыс. т различного вооружения. А в 1941 г. через Север прошло 42,7% всех поставок[23]. Только через Архангельск в 1941 г. Красная Армия получила 699 самолетов и 466 танков, что сопоставимо с наличием этой техники на отдельных фронтах[24].

Вместе с тем из северных портов на Запад было отправлено 1,4 млн т экспортных грузов (лес, хромовая руда, хлопок, целлюлоза) в порядке расчета за полученные грузы[25]. Параллельно с погрузкой-разгрузкой грузов Архангельский морской порт прошел значительную реконструкцию согласно Постановлению ГКО от 07.09.1941 г. «О реконструкции Архангельского порта для приема союзных конвоев» и был оснащен зарубежной техникой (краны, автомашины). Такой же техникой был оснащен после восстановления в 1943–1944 гг. и Мурманский порт. Наличие импортной техники на Севере позволило в конце войны перебросить часть ее в только что освобожденные порты Балтики и Черного моря для их восстановления.

Большую роль в обеспечении работы северных портов сыграли архангельские дноуглубители, обеспечивая необходимые глубины для прохода судов в нелегких условиях военного времени. Свой вклад в дело Победы внесли и судоремонтники Севера, обеспечив переоборудование и вооружение судов, передаваемых военно-морскому флоту, своевременно ремонтировали транспортные суда и боевые корабли, выполняли неотложные заказы фронта по изготовлению вооружения и боеприпасов. За самоотверженную работу в годы войны суда и предприятия Севера неоднократно награждались переходящими знаменами и вымпелами ГКО, Наркомата морского флота, ВЦСПС, материальными поощрениями, 2 450 работников морского транспорта Севера были награждены орденами и медалями СССР, а некоторые моряки – и орденами Великобритании[26].

Быстрая перестройка морского транспорта Севера на военный лад, как и других отраслей, была возможной благодаря наличию максимально жестко централизованной системы власти, позволившей быстро провести мобилизацию необходимых материальных и людских средств. Но эта же система иногда и отвлекала необходимые силы на исполнение не всегда продуманных решений, как это было с перевозками для строительства нового порта в Югорском Шаре осенью 1941 г., кстати, так и не построенного.

Война нанесла морскому транспорту Севера большой материальный ущерб. К концу войны в Северном пароходстве осталось всего 26 судов, а в Мурманском – 3, Арктическом – 6[27]. Снова встали задачи восстановления и обновления флота. В первые послевоенные годы Север получил несколько судов по репарации из побежденных стран в счет частичной компенсации. Но это были старые и изношенные суда. В связи с отсутствием в первые послевоенные годы нового строительства флота, пополнение судового состава Севера шло за счет передачи судов с других бассейнов, в основном с Дальнего Востока.

Проблема пополнения флота для обеспечения возросших перевозок была решена необычным путем – строительством буксирно-лихтерного флота. Лихтера строились в Молотовске (Северодвинске), а буксиры – в Финляндии. Заменить морское транспортное судно такой тандем не мог ни по экономическим, ни по эксплуатационным показателям, да и был небезопасен в мореходном отношении. В условиях административно-командной системы такой волевой внеэкономический подход был вполне возможен. Но это было вынужденное решение, обусловленное острой нехваткой самоходного транспортного флота в первые послевоенные годы. В стране только начинали строиться новые судостроительные заводы для строительства гражданских судов, а существующие заводы или восстанавливались, или продолжали строить только военные корабли.

В итоге в 1955 г. Северное пароходство в своем составе имело 25 буксиров и 33 лихтера из общего количества 97 судов или 60% к общему количеству. Доля лихтерного флота в перевозках составила почти 70%. Буксирно-лихтерный флот не только обслуживал перевозки от Енисея до Мурманска, но и ходил в порты Балтики, Швеции, Норвегии, Дании, Финляндии и ФРГ, вызывая недоумение иностранцев. В результате в 1955 г. моряки Севера обратились с просьбой «...строить для морского флота только морские судоходные суда и прекратить строительство лихтеров»[28]. Толчком для прекращения их строительства явилась гибель в море одного лихтера осенью 1956 г. во время сильного шторма.

Большой проблемой в 1950-е гг. становится необходимость срочной реконструкции Архангельского морского порта и завода «Красная кузница». Прошедшие реконструкцию и расширение в годы войны по временным нормам военного времени деревянные сооружения порта имели большой износ и требовали капитального ремонта. А вопрос о реконструкции завода «Красная кузница» ставился еще до войны.

В отличие от Архангельска подвергшийся большим разрушениям в годы войны Мурманск вошел в число 15 городов РСФСР, подлежащих первоочередному восстановлению. Поэтому сразу после войны началось восстановление и реконструкция Мурманского порта и других морских предприятий города.

Флот Северного пароходства начинает пополняться новыми пароходами, построенными в Польше и Финляндии. Но в начале они практически не отличались от судов довоенной постройки – такие же пароходы на угольном отоплении и небольшой грузоподъемности.

Значительные изменения происходят в Мурманском пароходстве. В 1953 г. оно объединяется с Архангельским Арктическим пароходством и становится крупным судоходным предприятием, базой арктического и ледокольного флота на западе Арктики и специализируется в основном на арктических перевозках. Тем более, что Главсевморпуть теперь включается в состав Минморфлота. Мурманское пароходство начинает пополняться новыми ледоколами и ледокольно-транспортными судами, построенными на верфях Нидерландов (д/э типа «Лена») по советским проектам. Имея большую мощность и усиленный корпус суда этого типа позволили перейти к практическому осуществлению продления навигации в Арктике, а также принять участие в изучении Антарктиды (д/э «Обь»). В Финляндии были построены д/э ледоколы типа «Капитан Белоусов».

Первые шаги к переходу к активной морской политике начинаются в годы шестой пятилетки (1956–1960 гг.). Определенную роль в этом отношении сыграла политика нового лидера страны Н. С. Хрущева, взявшего после смерти И. В. Сталина курс на ослабление международной напряженности и развитие международного сотрудничества. Как следствие такой политики явился отказ от строительства части надводных боевых кораблей и использование освободившихся мощностей судострои-

тельных заводов для строительства гражданских судов. Также берется курс на развитие научно-технического прогресса. Большую роль в этом сыграло Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 28 мая 1955 г. «Об улучшении дела изучения и внедрения в народное хозяйство опыта и достижений передовой отечественной науки и техники», решения июльского (1955 г.) Пленума ЦК КПСС «О задачах по дальнейшему подъему промышленности, техническому прогрессу и улучшению организации производства», а также Директивы XX съезда КПСС по шестому пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1956–1960-е гг.[29]

Снова, как в далекие 1920-е гг., ставится задача повышения удельного веса отечественного тоннажа в заграничных перевозках, предусматривается увеличить строительство морских судов, притом с большей скоростью и грузоподъемностью, строительство более современных дизельных установок, пассажирских судов и лесовозов, планируется строительство первого в мире атомного ледокола. Морской транспорт вступает в период ускоренной модернизации. Снова ставится вопрос о превращении морского флота в доходную отрасль народного хозяйства.

Большую роль в этом плане сыграла проведенная в 1957 г. организационная перестройка на морском транспорте. Морские пароходства превратились в комплексные судоходные предприятия с правами главка, которым теперь подчинялись все другие морские предприятия – порты, судоремонтные заводы, органы снабжения и т. д. Такая структура управления сохранилась без изменения до 1992 г., до приватизации пароходств. В этом же году были упразднены политические органы: политуправление, политотделы и политчасти, но должности помполитов сохранились. И в этом же году было принято еще одно важное решение о переходе морского флота на валютную систему расчета за перевозку грузов в заграничном плавании. Снова, как и в годы нэпа, основным показателем работы стал финансовый – чистая валютная выручка (ЧВВ) в инвалютных рублях.

Внеочередной XXI съезд КПСС в 1959 г. принял решение о проведении коренной технической реконструкции транспорта страны, в том числе и морского. Развитие промышленности, рост накоплений государства дали возможности в короткий срок построить современный и большой торговый флот. Делаются большие заказы на строительство новых судов за рубежом, вошли в строй новые судостроительные заводы в Херсоне, Керчи, Николаеве. Государство сокращает расходы на обору и управление и резко повышает расходы на развитие народного хозяйства.

В годы семилетки (1959–1965 гг.) морской транспорт страны впервые делает резкий скачок в своем развитии. Грузоподъемность флота возросла в 1965 г. в 2,5 раза против 1958 г., и рост флота впервые превысил плановые показатели[30]. Темпы роста советского морского флота опережали среднемировые. Флот значительно обновился и стал вполне современным, соответствующий лучшим образцам мирового судостроения. Морской флот СССР по тоннажу переместился с 12 на 6-е место в мире[31].

Вместе со всем флотом страны рос и менялся морской флот Северного бассейна. За семилетку Северное пароходство получило 66 новых судов, большую часть которых составили специализированные лесовозы-теплоходы. Мурманское пароходство получило 18 новых судов транспортных, в основном углерудовозы. Начинается специализация мурманского флота по перевозкам руды, угля и апатитов. В строй вошли также первый атомный ледокол «Ленин» мощностью 44 000 л. с. и два д/э ледокола из Финляндии «Москва» и «Ленинград» по 16 000 л. с. Одновременно списываются старые суда, буксиры и лихтера. Идет модернизация недавно построенного парового флота путем перевода его с угольного на мазутное отопление, замена

ручного люкового закрытия на механическое. В результате сокращался экипаж, исчезал тяжелый труд кочегара, улучшались условия работы на судах.

Пополнение флота Северного бассейна продолжалось и в годы восьмой пятилетки (1966–1970 гг.). Северное пароходство получило 62 новых судна, в основном лесовозов. Мурманское – 18 новых судов, в том числе д/э ледоколы «Киев» и «Мурманск», новые ледокольно-транспортные суда типа «Амгуэма» отечественной постройки и рудовозы грузоподъемностью по 20 тыс. т. В десятой пятилетке (1971–1975 гг.) Северное пароходство получает 26 судов, в том числе суда нового типа лесовозы-пакетовозы, а Мурманское – 18 судов, в том числе атомный ледокол второго поколения «Арктика» мощностью л. с. и рудовозы-контейнеровозы. Таким образом, период с 1959 по 1975 г. – период бурного пополнения новыми судами. В итоге в 1975 г. Северное пароходство имело 151 судно, в том числе 122 лесовоза и количество судов, находящихся в эксплуатации в течение до 10 лет, в 1970 г. составило 90%. Это был самый «молодой» флот за все годы существования пароходства. Мурманское пароходство имело 64 судна, в том числе 2 атомохода[31].

Выросший количественно и качественно транспортный флот Севера приступил к решению задач, которые вытекали из требований активной морской политики. Эксплуатация новых судов большой грузоподъемности, большей скорости, с меньшим числом экипажа позволила перевести оба пароходства в 1962 г. из планово-убычных в рентабельные предприятия, приносящие доход государству, причем в иностранной валюте. Новый флот широко привлекается к перевозкам грузов иностранных фрахтователей, к попутным и обратным перевозкам, охотно принимаются в аренду иностранными фрахтователями (тайм-чартер). Освободившиеся в зимнее время от арктических перевозок мурманские суда организуют зимние грузовые линии из Западной Европы в Канаду. Решается вопрос, поставленный еще Ф. Э. Дзержинским, о перевозке грузов внешней торговли на своих судах. Удельный вес отечественного флота в перевозках леса из портов Севере вырос с 12,2% в 1960 г. до 88,9% в 1980 г.[32] Резко выросли перевозки грузов в заграничном плавании, расширилась значительно география плавания судов.

Росли все качественные показатели работы флота. Резко увеличилась производительность труда, уменьшилась себестоимость морских перевозок. В 1970-е гг. моряки Севера выполняли важные разнохозяйственные задачи: стали принимать участие в перевозках импортного зерна, труб большого диаметра для нефтяников и газовиков Сибири, тем самым загружая лесовозный флот в обратном направлении; доставляли грузы геологам Севера на ледовый припай ранней весной, что облегчало их последующую транспортировку, выросла перевозка медно-никелевой руды из Дудинки. Рост продукции морского транспорта, его грузооборот, значительно опережал рост его основных фондов, что свидетельствовало о высокой отдаче новой техники, ее эффективном использовании. Новые суда, новая техника позволили не только улучшить количественные и качественные показатели работы отрасли, пароходств, но и повлекли за собой серьезные качественные изменения в кадрах, в специальной политике. Прежде всего вырос образовательный уровень моряков. Новые суда, оснащенные современной техникой, потребовали специалистов с высшим и средним специальным образованием, число которых только в Мурманском пароходстве выросло с 26,2% в 1959 г. до 89,8% в 1982 г.[33] Одновременно появлялись на флоте новые специальности – электромеханики, радиоспециалисты, механики-дизелисты, и уходили в прошлое старые профессии – кочегары, машинисты паровых установок. Повышение образовательного уровня способствовало улучшению трудовой дисциплины, уменьшению текучести кадров. Одновременно с реконструк-

цией в 1960–1970-е гг. был принят ряд мер по улучшению материально-бытового положения моряков. Происходит упорядочение режима труда и отдыха моряков, повышается заработная плата, впервые начинается широкое жилищное строительство для моряков на бассейне. Строятся детские сады и ясли, базы отдыха. В 1985 г. средняя зарплата выросла по сравнении с уровнем 1959 г. на флоте в 3,5 раза, в морских портах – в 2,9 и на судоремонте – в 3,2 раза[34].

Выход советского морского флота на международную арену вызвал негативное отношение со стороны судоходных компаний развитых капиталистических стран. Морской флот СССР начали обвинять в экспансии, в намерении завоевать ключевую позицию в мировом судоходстве. В обиход вошло понятие «советской угрозы» международному торговому судоходству[35].

В годы семилетки одновременно с пополнением флота началась и реконструкция берегового хозяйства – морских портов и судоремонтных заводов. Началась долгожданная реконструкция Архангельского морского порта и завода «Красная кузница». Взамен деревянных причалов строились бетонные, возводились новые цеха, производственные здания, устанавливалась новая техника – краны, автопогрузчики и т. д. Строятся первые контейнерные терминалы. Высокую оценку этим изменениям на морском транспорте дали современники – бывшие руководители морского флота Т. Б. Гуженко и Э. С. Веросоцкий, назвавшие 1960–1970-е гг. «Золотым веком и лебединой песней в развитии морского транспорта России», «Золотой эпохой»[36]. И в этих словах нет большого преувеличения. В эти годы морской флот страны и Севера практически полностью обновился и далее стал развиваться уже за счет строительства новых специализированных и автоматизированных судов.

Поступлением на Север новых более мощных ледоколов и транспортных судов ледового плавания была решена важная государственная задача – продление навигации в Арктике и на Белом море. С вступлением в строй первого атомного ледокола «Ленин» и мощных дизель-электрических ледоколов начался новый этап в истории арктического мореплавания – этап активной борьбы со льдами. Новые ледоколы, особенно атомные, позволили перейти к активному методу проводки судов даже через сплошные льды. Появилась возможность начинать арктическую навигацию раньше, увеличить скорость проводки судов во льдах, увеличить радиус плавания транспортных судов в Арктике. С вступлением в строй после 1975 г. атомных ледоколов второго поколения типа «Арктика» мощностью 75 000 л. с. западный участок Севморпути от Енисея до Мурманска был превращен в круглогодично действующую магистраль, что обеспечило непрерывный вывоз продукции Норильского комбината. Параллельно решалась и задача обеспечить круглогодичную навигацию и в Белом море, что дало возможность ритмично работать Архангельскому порту. Ледокольно-транспортные суда Севера ежегодно участвовали в антарктических экспедициях, тем самым внесли большой вклад в изучение Антарктиды. В конце 1980-х гг. на трассе Севморпути работало 16 линейных ледоколов, из них 8 атомных. Объем перевозок превышал 5 млн т (1987 г.), а в зарубежной Арктике – 1,2 млн т в год[37]. Начиная с 1930-х гг. развитие Северного морского пути было приоритетным в государственных программах освоения Севера, и моряки Севера в этом отношении внесли большой вклад.

В 1976–1985 гг. в связи с развернувшейся гонкой вооружений началось сокращение гражданского судостроения. Это сразу сказалось на сокращении пополнения флота, в том числе и на Северном бассейне. Так, Северное пароходство за 15 лет с 1960 по 1975 г. получило 156 новых судов, а за 1976–1990 гг. – всего 23[38]. Известно, что срок службы морского судна составляет 20–25 лет и необходимо постоянное обновление флота. Сокращение поставок ново-

го флота привело к росту их среднего срока эксплуатации и постепенному сокращению темпов роста их основных показателей. Всего в 1986 г. пароходство имело 152 судна, максимальное число за весь период XX в. Но средний возраст судов составлял уже 17 лет, т. е. приближался к предельному[39]. В предельный возраст вступали суда, построенные в 1960-е гг.

В целом в конце 1980-х гг. морской транспорт страны представлял крупную высокорентабельную отрасль народного хозяйства. Благодаря активной морской политике, проводимой с конца 1950-х гг., СССР в исторический короткий срок по праву стал великой морской державой. Определенное место в отрасли занял морской транспорт Европейского Севера. Удельный вес Мурманского и Северного морских пароходств составил по количеству судов (221 судно) – 13,2%, по объему морских перевозок – 9,1%, по объему погрузочно-разгрузочных работ – 8,5%[40]. На предприятиях Северного морского бассейна работало несколько десятков тысяч человек. Морской транспорт Севера играл главную роль во внешнеторговых связях региона, а также в обслуживании прибрежных районов морей Северного Ледовитого океана, а также и азиатской части Арктического побережья. Мурманское пароходство продолжало интенсивно развиваться, пополняясь специализированными судами для плавания в Арктике, а также атомными ледоколами, решая задачу «обеспечить круглогодичную навигацию в западной части Северного морского пути»[41]. Дело в том, что после 1975 г. руководство отрасли сделало упор на строительство специализированного флота, более дорогого, а Минморфлоту в целом выделялись средства на приобретение флота в прежних размерах. К тому же заграницей также выросла стоимость строительства новых судов. Поэтому поступление новых универсальных грузовых судов резко сократилось, и замены устаревающему флоту не было. Стала постепенно складываться кризисная ситуация, которая в полной мере разразилась в 1996-е гг.

В 1987 г. все морские пароходства стали работать в условиях полного хозяйственного расчета и самофинансирования и вместо плана получили государственный заказ на морские перевозки. Пароходства получили относительную самостоятельность и собственные источники финансирования. Но полностью использовать эти возможности уже не было времени. Общее ухудшение экономической ситуации в стране сказалось и на работе северных пароходств. С 1990 г. все количественные и качественные показатели пошли вниз: уменьшился грузооборот, перевозки грузов, особенно в загранплавании, устаревшие суда перестали брать в аренду, резко сократились перевозки ГИФ, упала валютная выручка, сократились перевозки на канадской линии, на Кубу, в Арктику, прекратились перевозки на Ямал для геологов и т. д.

Наступал новый этап в истории страны и морского транспорта. События, последовавшие после 1991 г., много изменили. В 1992 г. морские пароходства прошли процедуру приватизации и превратились в самостоятельные АО. Из состава пароходств вышли морские порты и заводы. Стало резко сокращаться количество судов. Стали списываться не только суда, отработавшие свой срок, но и относительно новые суда. Так, в составе Северного морского пароходства в 2001 г. осталось всего 35 судов из 145 – в 1990 г.[42] Полностью исчез в Архангельске пассажирский морской флот, практически не работает один из старейших в стране судоремонтный завод «Красная кузница». Большой ледокольный флот оказался нерентабельным. Сократился поток грузов для населения и промышленности Арктики. Возникла неблагоприятная ситуация с перевозкой грузов внешней торговли. Российским грузополучателям стало выгодней перевозить грузы на иностранных судах. В итоге только 6% внешнеторговых грузов перевозится на отечественных судах, а в советское время – 60%. Государ-

ство ежегодно теряет несколько млрд долларов на аренде иностранного флота[43].

Создавшееся положение на морском транспорте не могло не беспокоить руководство страны. В 1992 г. был подписан Указ Президента РФ о разработке Программы возрождения торгового флота России. Но необеспеченная материально программа была практически сорвана. Действие программы заканчивалось в 2002 г. и ее хотели продлить до 2005 г. Но в 2001 г. была утверждена Морская Доктрина России на период до 2020 г. Доктрина определила основные долгосрочные задачи, среди которых следует выделить:

- обеспечение конкурентноспособности морского транспорта;
- создание предпосылок для пополнения флота, увеличение доли флота российских судоходных компаний в общем объеме перевозок национальных внешнеторговых грузов;
- модернизация флота;
- сохранение мирового лидерства в строительстве атомных ледоколов;
- увеличение экспорта услуг отечественными судоходными компаниями и т. д.

Нетрудно видеть, что морская политика РФ, определенная настоящей Доктриной во многом повторяет основные положения морской политики СССР, конечно, с учетом новых рыночных отношений. Поэтому вполне будет оправданным положительный опыт советского морского транспорта в период его модернизации и коренной реконструкции, накопленный в 1960–1980-х гг. Одна из задач морской политики – создать условия для работы российского флота в северных морях и на трассе Севморпути. В заключение следует отметить, что морская или судоходная политика в годы советской власти в условиях, в основном, административно-командной системы управления во многом зависела от субъективного фактора – от личности руководителя партии и страны и его отношения к морскому транспорту. При таких руководителях страны, как В. И. Ленин, Н. С. Хрущев, А. Н. Косыгин, и таких руководителях отрасли, как Ф. Э. Дзержинский, В. Г. Бакаев и Т. Б. Гуженко, проводилась активная морская политика. При И. В. Сталине морской транспорт превратился в убыточную отрасль. Недостаточное внимание уделялось морскому транспорту и в последние годы Л. И. Брежнева, что привело морской флот в конце 1980-х гг. к состоянию близкому критическому. А при Н. С. Хрущеве и А. Н. Косыгине был сделан большой рывок в развитии морского транспорта как страны в целом, так и на Севере.

Главная проблема, которую решал морской транспорт Европейского Севера на протяжении XX в., – обеспечение на Севере национальной безопасности и национальных интересов страны путем, во-первых, достижение независимости внешней торговли от иностранного фрахтового рынка, обеспечение своим флотом каботажных местных перевозок, и во-вторых, освоение и эксплуатация Северного морского пути, поддержание его как постоянно действующей транспортной магистрали. Опыт и история развития морского транспорта Северного бассейна заслуживают своего изучения и исследования, так как задачи роста и обновления флота и берегового хозяйства снова, как и в начале XX в., актуальны стали, как и опыт государственного регулирования поддержки. Перспективы развития Европейского Севера не возможны без высокоразвитого морского транспорта. Опыт работы Северного и Мурманского пароходств показывает, что морской транспорт не только обеспечивал нужды региона в морских перевозках, но и смело выходил на мировой рынок транспортных услуг, принося при этом государству доход в твердой валюте, как это делают такие государства, как Норвегия, Нидерланды и др. Наличие современного флота позволило бы обеспечить престижной работой местное население, корни которого уходят в вековые традиции поморов, издревле считающих море источником жизни.

ПРИМЕЧАНИЯ

[1] *Филиппов Ю. Д.* Очерк условий развития отечественного торгового мореплавания. – Пг., 1916. – С. 109.

[2] *Красавцев Л. Б.* Торговое мореплавание на Европейском Севере России во второй половине XIX – начале XX века. Проблемы развития и правового регулирования: Монография. – Архангельск, 2006. – С. 82–84.

[3] Там же. С. 201.

[4] *Козлов И. А., Шломин В. С.* Краснознаменный Северный. – М., 1983. – С. 119; *Перфильев И. А.* Архангельская губерния. – Архангельск, 1925. – С. 95.

[5] *Ленин В. И.* Полн. собр. соч. – Т. 44. – С. 302, 304, 305.

[6] Экономическая жизнь СССР. Хроника событий и фактов. 1917–1959. – М., 1961. – С. 13, 19.

[7] *Красавцев Л. Б.* Морской транспорт Европейского Севера России (1918–1985 гг.) Проблемы развития и модернизации: Монография. – Архангельск: ПГУ, 2003. – С. 23.

[8] *Дзержинский Ф. Э.* Избранные произведения: В 2 т. – М., 1977. – Т. 1. – С. 390, 391.

[9] *Красавцев Л. Б.* Морской транспорт Европейского Севера России (1918–1985 гг.) Проблемы развития и модернизации: Монография. – Архангельск: ПГУ, 2003. – С. 40, 43.

[10] Северо-Восточная область. Материалы по районированию. – Архангельск, 1924. – Ч. 1. – С. 286, 61.

[11] Экспорт и импорт через Архангельский порт // Северное хозяйство. – 1926. – № 7–11. – С. 78.

[12] *Красавцев Л. Б.*Указ. соч. С. 35.

[13] Подсчитано по данным Государственного архива Архангельской области отдел документов социально-политической истории (ГААО отдел ДСПИ) Ф. 1. Оп. 1. Д. 1851. – Л. 25.

[14] *Красавцев Л. Б.* Указ. соч. С. 70.

[15] Там же. С. 66.

[16] Там же. С. 66.

[17] Моряк Севера, 1938, 21 февраля.

[18] *Красавцев Л. Б.* Указ. соч. С. 114.

[19] *Кучепатов Ю. Н.* Огненные мили. – Архангельск, 1978. – С. 103; *Эдлинский С. Ф.* Северный транспортный флот в великой отечественной войне Советского Союза 1941–1945 гг. – М., 1963. – С. 220.

[20] Подсчитано по: Арктические союзные конвои. 1941–1945. – СПб., 2000. – С. 114.

[21] *Красавцев Л. Б.* Через два океана (участие моряков торгового флота Севера в трансатлантических и кругосветных плаваниях в 1941–1945 годах) // Уроки второй мировой войны и значение победы над фашизмом. – Архангельск, 1996. – С. 52.

[22] Подсчитано по: Суда ММФП Погибшие в Великой Отечественной войне. – М., 1989. – С. 13–22.

[23] Северные конвои: Исследования, воспоминания, документы. – Архангельск, 1991. – С. 156.

[24] *Супрун М. Н.* Ленд-лиз и Северные конвои, 1941–1945 гг. – М., 1997. – С. 52, 53.

[25] *Пузырев В. П.* Конвои сорок пятого // Братство Северных конвоев, 1941–1945: Сборник. – Архангельск, 1999. – С. 269.

[26] *Эдлинский С. Ф.* Северный транспортный флот в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941–1945 гг. – М., 1963. – С. 225.

[27] *Кучепатов Ю. Н.* Огненные мили. – Архангельск, 1978. – С. 139.

[28] ГААО отдел ДСПИ. Ф. 865. Оп. 11. Д. 13. – Л. 95.

[29] КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. – Изд. 9-е. – М., 1985. – Т. 8. – С. 505, 510; М., 1985. – Т. 9. – С. 62.

[30] XXIII съезд КПСС. Стенографический отчет: В 2 т. – М., 1966. – Т. 2. – С. 38.

[31] *Красавцев Л. Б.* Указ. соч. С. 227, 231.

[32] Там же. С. 244.

[33] Государственный архив Мурманской области (ГАМО). Ф. 753. Оп. 2. Д. 227. – Л. 2.

[34] Подсчитано по: *Красавцев Л. Б.* Указ. соч. С. 289.

[35] За рубежом, 1964, № 43; *Bergstrand S., Doganis R.* The impact of Soviet Shipping. – London, 1987.

[36] *Гуженко Т. Б.* Заметки экс-министра. – М., 1997. – С. 253; *Веросоцкий Э. С.* Мозаика моря. – М., 2004. – С. 289.

[37] *Пересыпкин В. И.* Северный морской путь в системе геополитических интересов России // Русский Север в системе геополитических интересов России: Сборник материалов конференции. – М.; Архангельск, 2002. – С. 39.

[38] Подсчитано по: *Красавцев Л. Б.* Указ. соч. С. 227.

[39] Архив Северного морского пароходства. Д. 5351. – Л. 101.

[40] *Устьянов С. И.* Основные направления развития материально-технической базы морского транспорта. – М., 1976. – С. 43.

[41] КПСС в резолюциях... – Изд. 9-е, доп. – М., 1987. – Т. 14. – С. 80.

[42] Правда Севера, 2001, 17 мая.

[43] Судостроение, 2000. – № 5. – С. 54.