

Вестник Северного (Арктического) федерального университета.  
Серия «Гуманитарные и социальные науки». 2026. Т. 26, № 1. С. 29–37.  
*Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta.*  
*Ser.: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki*, 2026, vol. 26, no. 1, pp. 29–37.



Научная статья  
УДК 94(47).083«1920-1930»  
DOI: 10.37482/2687-1505-V485

## Карские экспедиции и операции: проблемы терминологии

**Илья Андреевич Рудь**

Санкт-Петербургский филиал Института истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова  
Российской академии наук, Санкт-Петербург, Россия,  
e-mail: [rud45@bk.ru](mailto:rud45@bk.ru), ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-2317-0401>

**Аннотация.** В статье рассматривается проблема использования терминов «Карские экспедиции» и «Карские операции» в контексте советских коммерческих плаваний между Европой и устьями рек Оби и Енисея в 1920–1930-х годах. В историографии с 1930-х и до наших дней эти понятия могут употребляться как взаимозаменяемые, так и противопоставляемые друг другу. Однако в ходе анализа архивных документов удалось установить, что подобная ситуация существовала уже в начале 1920-х годов среди самих участников и современников Карских экспедиций. С 1929 года, когда экспедиции были значительно масштабированы и превращены в крупные морские операции, использование прежнего названия стало периодически вызывать недопонимание и даже некоторые опасения из-за излишнего подчеркивания рискованности предприятия. Опасения были небеспочвенны. В условиях, когда нужно было снижать затраты на эти плавания, применение термина «экспедиция» могло привести к повышению стоимости фрахта и страховых премий. Так, впервые в архивных документах обозначается проблема использования понятий «экспедиция» и «операция». В конечном счете, к 1933 году, после создания Главного управления Северного морского пути, Карские товарообменные экспедиции стали официально именоваться Карскими операциями, а прежнее название постепенно выходило из употребления как не вполне соответствующее характеру плаваний. При этом название «Карские экспедиции» полностью не исчезло из оборота, поэтому сохраняется некоторая путаница. В статье автор не только прослеживает историю употребления понятий «Карская экспедиция» и «Карская операция», но и изучает значения, которые в них вкладывали современники и исследователи.

**Ключевые слова:** *Карские товарообменные экспедиции, Карские операции, Северный морской путь, Советская Арктика, Комитет Северного морского пути, Главное управление Северного морского пути, терминология, арктическое судоходство*

**Для цитирования:** Рудь, И. А. Карские экспедиции и операции: проблемы терминологии / И. А. Рудь // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. – 2026. – Т. 26, № 1. – С. 29-37. – DOI 10.37482/2687-1505-V485.

Original article

## Kara Sea Expeditions and Operations: Problems of Terminology

Илья А. Рудь

St. Petersburg Branch of S.I. Vavilov Institute for the History of Science and Technology,

Russian Academy of Sciences, St. Petersburg, Russia,

e-mail: [rud45@bk.ru](mailto:rud45@bk.ru), ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-2317-0401>

**Abstract.** This article examines the problematic use of the terms *Kara Sea expeditions* and *Kara Sea operations* when referring to Soviet shipping between Europe and the mouths of the Ob and Yenisei rivers in the 1920s – 1930s. Historiography from the 1930s to the present day has employed these concepts both interchangeably and in opposition to one another. However, a study of archival documents showed that this ambiguity already existed in the early 1920s among the participants and contemporaries of the voyages. From 1929, when the Kara Sea expeditions were significantly scaled up and transformed into large maritime operations, the former name started to cause misunderstandings and even raise concerns, as it risked overemphasizing the venture's perilous nature. These concerns were well-founded: in a context where reducing the costs of the voyages was essential, the expedition label could lead to increased freight rates and higher insurance premiums. Thus, it was during this period that archival documents first outlined the terminological problem under study. Eventually, by 1933, following the establishment of the Chief Directorate of the Northern Sea Route, Kara Sea shipping expeditions were officially renamed *Kara Sea operations*. The former term gradually fell out of use as it no longer fully reflected the nature of these voyages. Nevertheless, the term *Kara Sea expeditions* has not been abandoned completely and continues to cause some confusion for researchers today. The author not only traces the history of the terms *Kara Sea expedition* and *Kara Sea operation* but also studies the meanings attached to them by contemporaries and researchers.

**Keywords:** *Kara Sea expeditions, Kara Sea operations, Northern Sea Route, Soviet Arctic, Northern Sea Route Committee, Chief Directorate of the Northern Sea Route, terminology, Arctic shipping*

**For citation:** Rud I.A. Kara Sea Expeditions and Operations: Problems of Terminology. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Ser.: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki*, 2026, vol. 26, no. 1, pp. 29–37. DOI: 10.37482/2687-1505-V485

Карские экспедиции и операции – торговые плавания в западной части Северного морского пути (СМП), между Сибирью и Европой, проводились в Союзе Советских Социалистических Республик (СССР) в 1920–1930-х годах [1, с. 39–40]. Они фактически завершили процесс превращения западной части СМП в регулярно действующий и коммерчески выгодный участок

судоходства, начатый еще в 1870-х годах. Карские товарообменные экспедиции 1921–1932 годов носили международный характер, но в основном подготавливались советской стороной – Комитетом Северного морского пути и англо-советским акционерным обществом «Аркос»<sup>1</sup>. Советское правительство организовывало данные рейсы не только с целью раз-

---

<sup>1</sup>В разные периоды организаторами Карских экспедиций и операций выступали различные учреждения: 1921–1928 – Комитет Северного морского пути (КСМП); 1929–1932 – Северо-Сибирское государственное акционерное общество «Комсеверпуть»; 1933–1938 – Главное управление Северного морского пути (Главсевморпуть, ГУСМП); 1939 – Народный комиссариат внешней торговли. Заграничную часть Карских экспедиций и операций координировало Всероссийское кооперативное акционерное общество «Аркос», созданное в 1920 году.

вития экономики и инфраструктуры Западной Сибири, но и как один из возможных путей преодоления международной изоляции СССР в 1920-е годы.

Приступая к изучению Карских экспедиций и операций, исследователь может столкнуться с разными наименованиями данных рейсов. В литературе и архивных документах применительно к периоду до начала 1930-х годов термины «экспедиция» и «операция» часто используются как взаимозаменяемые, что создает путаницу. В ходе анализа доступных источников и подготовки статьи выяснилось, что уже на рубеже 1920–1930-х годов проблема терминологии волновала самих участников и организаторов данных рейсов, а понятия «экспедиция» и «операция» не всегда использовались как синонимы.

Целью данной статьи является освещение проблемы терминологии Карских экспедиций и операций и приведение результатов, полученного терминологического анализа.

Для этого перед нами были поставлены следующие проблемные вопросы:

1. Какие примеры периодизации существуют в историографии Карских экспедиций и операций 1920–1930-х годов?

2. Что вкладывали в названия «Карская экспедиция» и «Карская операция» организаторы этих плаваний? В чем заключаются основные различия понятий?

3. Когда произошел переход от термина «экспедиция» к понятию «операция»? Существовал ли такой рубеж?

Несмотря на то, что в историографии Карских экспедиций и операций отсутствуют работы, в которых данная проблема является центральной, специалисты не раз обращались к вопросу периодизации и терминологии этих рейсов. Одна из первых периодизаций была предложена Н. Сибирцевым и В. Итиным в 1936 году в сборнике «Северный морской путь и Карские экспедиции», в котором авторы попытались обобщить опыт первых 15 лет Карских экспедиций [2, с. 13–14]. В представлен-

ной периодизации торгового мореплавания к устьям Оби и Енисея они выделили следующие этапы:

1. XVI – начало XVII века – освоение поморами Мангазейского морского хода.

2. 1860-е – 1917 год – активизация судоходства в западном районе СМП.

3. 1920–1928 годы – исследование пути к устьям Оби и Енисея на основе государственного планирования в период Карских экспедиций.

4. После 1928 года – использование СМП как мощного фактора экономического развития Сибири и расцвет морского сообщения в этом регионе.

В контексте данной статьи интерес представляют третий и четвертый этапы, поскольку 1920–1928 годы – это время Карских экспедиций, а с 1929 начинается переход к следующей стадии развития морского сообщения с Сибирью. В приведенной периодизации переход к четвертому этапу, вероятно, обусловлен масштабированием Карской товарообменной экспедиции в 1929 году, увеличением общего числа пароходов до 26 транспортных судов (против 8 в 1928 году), а также их делением на группы, каждая из которых сравнима с отдельной Карской экспедицией предыдущих лет. С 1929 года в данных плаваниях использование новейших технических средств для проводки судов во льдах (ледоколов и самолетов авиационной ледовой разведки) стало регулярным.

Фактически Н. Сибирцев и В. Итин отмечают качественную трансформацию Карских экспедиций в 1929 году, однако не предлагают заменить «экспедиции» на термин «операции». В то же время авторы подчеркивают, что, после создания в декабре 1932 года ГУСМП, в его ведение перешла морская часть Карских операций [2, с. 102]. В данном труде понятие «Карская экспедиция» в основном используется в значении «учреждение или отдел учреждения, которое ведает отправкой или пересылкой чего-либо, т. е. занимается транспортными операциями». Термин «Карская операция» здесь применяется ко всем Карским экспедициям (начиная с Сибирской хлебной экспедиции

1920 года<sup>2</sup>) фактически как синоним, характеризующий данные плавания через Карское море.

Отметим, что в первом издании Большой советской энциклопедии отмечается существование термина «экспедиционно-транспортная операция», который сочетает оба понятия – «экспедиция» и «операция»<sup>3</sup>. Данный термин обозначает разнообразные операции по отправке и получению грузов, имеющих особое значение во внешней торговле. Составными частями таких операций являются доставка грузов со склада на железную дорогу или борт судна, сбор мелких грузов в более крупную партию в целях удешевления провоза и выбор наиболее выгодного и дешевого пути следования, составление необходимой документации.

Следующей и наиболее распространенной можно считать периодизацию, предложенную в послевоенные годы известным историком Арктики М.И. Беловым в фундаментальном труде «История открытия и освоения Северного морского пути» [3; 4]. Здесь автор четко отделяет Карские товарообменные экспедиции (1921–1932) от последующих Карских морских операций (1933–1939). Михаил Иванович указывает: «В начале 30-х годов Карские экспедиции переросли в систематические, ежегодные, планируемые арктические операции» [3, с. 234]. Таким образом, он разделял эти понятия, определяя первые как плавания по малоисследованному маршруту, имеющие эпизодический характер, а вторые – как регулярные и хорошо отлаженные навигации.

Несмотря то, что М.И. Белов отделял Карские операции от Карских экспедиций навигацией 1933 года, он, как и Н. Сибирцев и В. Итин, не обошел вниманием тему масштабирования Карских экспедиций в 1929 году. Историк указывал, что считать их экспедициям с указанного момента в полном смысле этого

слова нельзя, поскольку с появлением ледокола, разделением судов на группы со своими начальниками (групповыми капитанами), созданием графика ледокольной проводки были утрачены соответствующие характер и форма [4, с. 374–375]. Он писал, что в экономическом смысле данные плавания, ставшие хорошо отлаженными, также нельзя было назвать экспедициями, поскольку те, как правило, имеют эпизодический характер. С финансовой точки зрения, по мнению Белова, это были обыкновенные морские транспортно-хозяйственные операции Народного комиссариата внешней торговли.

При этом Михаил Иванович отмечал, что в литературе есть указания на завершение Карских экспедиций и начало Карских операций в конце 1920-х годов, но, по его мнению, это «...не вскрывает существа дела» [4, с. 375]. Он считал более правильным с 1929 года именовать данные экспедиции Карскими арктическими рейсами, но, чтобы не создавать дополнительные сложности, продолжил использовать определение «Карские товарообменные экспедиции» вплоть до периода создания ГУСМП. При этом в тексте М.И. Белов иногда применял термин «операция» в отношении Карских товарообменных экспедиций 1921–1932 годов в качестве синонима.

Современные исследователи в целом согласны с данной периодизацией, однако периодически предпринимают попытки по ее дополнению. М. Емелина, М. Савинов, П. Филин в сборнике документов «Карские операции 1920–1930-х гг.» подчеркивают, что термин «Карские экспедиции» в советской литературе закрепился именно за международными товарообменными плаваниями 1921–1932 годов, но их можно разделить на два периода: 1921–1928 и 1929–1932 [5, с. 18]. Такое разделение авторы обуславливают значительным увеличением объе-

---

<sup>2</sup>Сибирская хлебная экспедиция 1920 года стала первым успешным опытом советского правительства по вывозу хлеба из Западной Сибири для борьбы с голодом в г. Архангельске и на прилегающих территориях. Предыдущая советская Хлебная экспедиция (1918) была сорвана захватом г. Мурманска и г. Архангельска войсками белых и иностранной интервенцией. Однако экспедиция 1920 года не являлась товарообменной, поскольку в ней не принимали участие иностранные суда. Товарообменные экспедиции, когда в Западную Сибирь завозились импортные товары, а сибирский экспорт шел за границу, советское правительство начало организовывать с 1921 года.

<sup>3</sup>Большая советская энциклопедия / гл. ред. О.Ю. Шмидт. М., 1933. Т. 63. С. 321.

ма перевозок с 1929 года, которое обусловлено использованием линейных ледоколов. В данном сборнике авторы, как и М.И. Белов, связывают смену названия данных рейсов с созданием ГУСМП, когда Карские экспедиции стали частью морских операций данного ведомства [5, с. 37]. Теперь они назывались Карскими операциями или просто «Карскими». При этом авторы применяют определение «морская операция» и в отношении Карских экспедиций до 1932 года для обозначения характера этих торгово-транспортных операций, и в качестве синонима к названию «Карская экспедиция».

К терминологии Карских экспедиций и операций обращались и российские исследователи А.Е. Гончаров и В.Н. Булатов в англоязычной коллективной монографии «From Northeast Passage to Northern Sea Route: A History of the Waterway North of Eurasia» (2022). Они указывают, что к 1930 году эпоха Карских морских экспедиций (Kara Sea expeditions) заканчивалась: перевозки стали регулярными, судходность маршрута была значительно улучшена, что снизило риски данного плавания. При этом исследователи отмечают, что термин «Карские морские экспедиции» продолжал применяться в официальных источниках еще в течение 10 лет, в то время как грузовые перевозки в Карском море приобрели форму сезонных регулярных морских операций [6, с. 294].

Теперь обратимся к архивным документам 1920–1930-х годов, где также наблюдаются разночтения при использовании понятий «экспедиция» и «операция», что создает путаницу при изучении данного периода истории СМП. В документах 1920-х годов Карские экспедиции периодически именуются операциями как плавания, которые не носят случайный характер, а подчиняются твердому коммерческому плану<sup>4</sup>.

Иногда разница этих двух понятий в документах поясняется. В качестве примера можно привести выдержку из отчета Комитета Север-

ного морского пути «О Карской операции за 1925 год»: «Являясь одной из составных частей всей внешней торговли СССР с границей Карская Операция, являясь Экспедицией, представляет собой совершенно самостоятельную организацию...»<sup>5</sup>. Таким образом, организаторы и участники данных рейсов применяли понятие «Карская экспедиция», скорее, как название организации (конторы), которая реализует морские транспортные операции. На этом, вероятно, и основано последующее применение в историографии этих понятий как взаимозаменяемых.

Нередко в документах, касающихся Карской экспедиции, можно встретить прибавление «так называемая», что указывает на некоторое несоответствие имеющегося названия характеру торгово-транспортных операций. В качестве примера можно привести выдержку из письма председателя акционерного общества «Комсеверпуть» И.Б. Кацва председателю Арктической комиссии при Совете Народных Комиссаров (СНК) СССР С.С. Каменеву от 8 января 1929 года: «Быстрый рост грузооборота СМП (т. н. Карских экспедиций), требующий в следующую навигацию участия в операции 21-24 морских грузовых пароходов, против 8 в прошлом году, к концу предстоящего пятилетия потребует уже 50-60, а возможно и много больше кораблей»<sup>6</sup>. Подобная формулировка также встречается в письме гидрографа А.П. Белоброва начальнику Северной гидрографической экспедиции 1924 года Н.Н. Матушевичу, в котором тот называет караван судов «Аркас»: «т.[ак] н.[азываемой] Карской Экспедицией»<sup>7</sup>. В упомянутом ранее сборнике Н. Сибирцева и В. Итина период с 1920 по 1928 год также характеризуется исследованием пути, ведущего к рекам Обь и Енисей на основе государственного планирования, «и с помощью, так называемых, карских экспедиций» [2, с. 14].

Однако с 1929 года после стремительного масштабирования Карских товарообменных экспедиций употребление данного названия, ве-

<sup>4</sup>Рос. гос. арх. Воен.-мор. флота (РГАВМФ). Ф. 180. Оп. 1. Д. 342. Л. 14.

<sup>5</sup>Там же. Л. 19.

<sup>6</sup>Рос. гос. арх. экономики (РГАЭ). Ф. 9570. Оп. 1. Д. 300. Л. 43.

<sup>7</sup>РГАВМФ. Ф. Р-739. Оп. 1. Д. 6. Л. 110.

роятно, стало вызывать вопросы и даже несогласие среди участников рейсов. Об этом сохранились документальные свидетельства, в частности доклад группового капитана Карской экспедиции 1929 года И.А. Лукашевича, где содержится указание на неоднократное выражение недовольства термином «экспедиция». Приведем отрывок из этого доклада, который ранее не публиковался (авторская орфография сохранена): «Несколько слов об названии этого рейса “Экспедиция”. На собрании в Гамбурге, я выступил против этого названия, ибо пора покончить с названием этого рейса “Карская экспедиция” т. к. оно порождает вокруг этого рейса совершенно ненужные приготовления, лишние расходы и кроме того такое название вызывает какой-то страх и значит и риск, а потому Страховая обществу и судовладельцы под шумок увеличивают страхпремию и фрахты. Когда узнал об этом капит.[ан] Рекстин то начал меня разубеждать, в том, что слово “Экспедиция” не имеет никакого значения на Страх. премии и фрахты и надо оставить это название — я же ему доказывал противоположное сравнивая условия плавания в Карском море с плаванием в ноябре месяце в Архангельске»<sup>8</sup>.

Так, мы видим, что данная терминологическая проблема не только создавала путаницу, но и могла оказывать влияние на экономическую составляющую этих коммерческих рейсов. Наименование «экспедиция» лишней раз подчеркивало, что плавание проходило малоизученным, а порой и опасным, маршрутом в сложных климатических условиях. Могли появиться ассоциации с научно-исследовательской экспедицией, которыми Карские экспедиции, в сущности, не являлись, а научная работа здесь носила лишь попутный характер. В совокупности это могло повлиять на повышение страховых премий и стоимость фрахта, что увеличивало издержки рейсов, построенных на принципе

самокупаемости. При этом Комитет Северного морского пути (с 1928 года – акционерное общество «Комсеверпуть») и другие организаторы данных торгово-транспортных операций старались поддерживать репутацию Карской экспедиции за границей на хорошем уровне для повышения ее экономической эффективности.

Отдельно стоит сказать про уточнение «товарообменные экспедиции», подчеркивающее бартерный характер Карских экспедиций 1921–1932 годов. Название «Карская товарообменная экспедиция» часто использовалось в документах 1920-х годов и фактически являлось полным наименованием этих транспортных операций до создания Главсевморпути. Однако со временем Карские экспедиции становились все более ориентированными на экспорт сибирского леса и к середине 1930-х практически утратили товарообменный характер. С 1934 года импортного плана у Карских операций не существовало, они стали полностью экспортными [3, с. 239].

После успешного проведения крупной Карской товарообменной экспедиции 1929 года понятие «Карская операция» стало употребляться чаще, о чем свидетельствуют архивные документы и публикации участников данных плаваний. В 1930 году военный гидрограф и бессменный начальник Карских экспедиций с 1926 по 1931 год Николай Иванович Евгенов (1888–1964) составил «Отчет о морской части Карской операции 1930 года»<sup>9</sup>. Еще один годовой отчет по морской части Карской операции 1930 года, хранящийся в РГАЭ, почти не содержит упоминаний слова «экспедиция»<sup>10</sup>. В 1932 году вышла публикация Н.И. Евгенова «Чему учит Карская морская операция 1931 г.» [7]. Термин «операция» регулярно употреблял в своих статьях помощник по Карским экспедициям, капитан дальнего плавания В.Г. Шибинский [8–10]. Таким образом, после 1929 го-

<sup>8</sup>РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 1. Д. 315. Л. 148.

<sup>9</sup>Там же. Д. 514. Л. 1.

<sup>10</sup>Там же. Д. 346.

да современники все чаще именовали данные плавания операциями. При этом в начале 1930-х годов все еще выходили публикации, которые сохраняли прежнее название [11; 12].

После создания ГУСМП тенденция усилилась, и понятие «Карская экспедиция» практически вышло из употребления. После завершения Карской товарообменной экспедиции 1932 года было отправлено телеграфное сообщение И.В. Сталину, В.М. Молотову, Л.Б. Каменеву о превращении морского пути к рекам Енисею и Оби с запада в обычную транспортную артерию<sup>11</sup>. С 1933 года начались продление судоходства от устьев указанных рек в бухту Тикси и ежегодные Ленские экспедиции. В связи с этим в 1933 году был создан Сектор Карской и Ленской операции Морского управления ГУСМП, начальником которого был назначен Роберт Рудольфович Геци (1893–1939) [5, с. 121]. Данное подразделение занималось организацией и проведением Карских и Ленских товарообменных операций, которые иногда объединяли в Карско-Ленскую операцию. Так установилось официальное название данных плаваний, однако прочие наименования не исчезли полностью.

В положении о Морском управлении ГУСМП от 1933 года<sup>12</sup>, которое должно было заниматься судоходством на СМП, Карские и Ленские операции определялись как постоянные рейсы<sup>13</sup>. В постановлении СНК СССР «О морских экспедициях Главного управления Северного Морского Пути в 1933 году» употребляются названия «Карская экспедиция» и «Ленская экспедиция», однако наряду с ними в документе встречаются наименования «операция» и даже «поход»<sup>14</sup>. В «Бюллетене Арктического института» продолжали выходить статьи со старым названием – «Карская экспедиция» [13, 14]. В докладе О.Ю. Шмидта на Международном Географическом конгрессе в Варшаве (1934) начальник Главсевморпути подчерки-

вал: «Уже 19 лет совершают свою регулярную работу, так называемые, “Карские экспедиции”». Наименование взято в кавычки с прибавлением «так называемые» [15, с. 10].

В итоге на основании нового положения о ГУСМП от 22 июня 1936 года на созданное в центральном аппарате данного ведомства Управление морского и речного транспорта были возложены организация и руководство Карскими операциями [5, с. 277]. Таким образом, за торгово-транспортными операциями через Карское море было окончательно закреплено официальное название «Карская операция», которое еще с 1933 года стало появляться в оперативных отчетах [5, с. 121, 175].

Михаил Иванович Белов отмечал, что сотрудники экономического отделения Арктического института (С.В. Славин, С.Р. Варшавский, Л.З. Браславская и др.) предпринимали попытки делить последующие морские транспортные операции в Арктике (1933–1940) на экспедиционные плавания (1933–1937) и период нормальной эксплуатации (1938–1940) [3, с. 159–160]. Подобное деление Белов считал искусственным, вызванным желанием работников Главсевморпути объяснить неудачи навигаций 1936–1937 годов, которые присутствовали пробным плаваниям и экспедициям, направленным на изучение малоисследованных маршрутов [3, с. 160]. Также историк отмечал, что начало нового этапа сотрудники экономического отделения Арктического института искусственно связывали с вводом в эксплуатацию в 1938 году нового линейного ледокола «И. Сталин», который, на самом деле, не привел к столь существенным изменениям. В ответ М.И. Белов предложил выделить период с 1935 по 1940 год, когда появился общий план арктической навигации, включавший все участки Севморпути, благодаря чему транс-

<sup>11</sup>100 дней в Карском море // Правда Севера. 1932, 1 нояб.

<sup>12</sup>Вероятно, это лишь проект положения, хранящийся в РГАЭ (Ф. 9570. Оп. 2. Д. 3. Л. 185).

<sup>13</sup>РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2. Д. 3. Л. 186.

<sup>14</sup>Рос. гос. арх. соц.-полит. истории (РГАСПИ). Ф. 17. Оп. 3. Д. 924. Л. 54–55.

портные операции стали едиными и скоординированными между собой [3, с. 161].

Таким образом, можно выделить три основных варианта употребления терминов «экспедиция» и «операция» в отношении коммерческих плаваний через Карское море в 1920–1930-х годах. *Первый вариант* – «экспедиция» в значении «организация (контора), которая осуществляет морские транспортные операции». В зависимости от первого находится *второй вариант*, который выражается в отождествлении понятий «Карская экспедиция» и «Карская операция» и использовании их как взаимозаменяемых. *Третий вариант* рассматривает Карские экспедиции и Карские операции как последовательные стадии развития морских транспортных рейсов между Европой и устьями рек Оби и Енисея: от опытных, относительно простых в организации и рекогносцировочных экспедиций к хорошо отлаженным и сложным многосоставным операциям.

В документах 1920–1930-х годов не было жесткого разделения между понятиями «Карские экспедиции» и «Карские операции», они использовались бессистемно, скорее как взаимозаменяемые, хотя иногда предпринимались попытки обоснования необходимости их разграничения. Уже в начале 1920-х годов Карские экспедиции иногда именовались операциями, а прибавление «так называемые» лишь подчеркивало несоответствие названия их реальному характеру и форме.

Не было единства мнений и среди самих участников данных плаваний: в документах встречаются полемика вокруг данной темы и даже недовольство названием «Карская экспедиция», т. к. такое наименование, по мнению некоторых, подчеркивало для

иностранных контрагентов риски, сопряженные с плаванием через малоизученное Карское море, что влияло на удорожание фрахта и страховых взносов. С 1929 года Карские экспедиции имели все признаки морских транспортных операций: более разветвленный руководящий аппарат, участие десятков судов и их дробление на группы, крупный грузооборот. К тому моменту, когда экспедиционный характер был окончательно утрачен, но название «Карская экспедиция» продолжало сохраняться, указанные противоречия обострились. Поэтому к концу 1920-х годов к этим рейсам все чаще применялся термин «Карских операций», который стал более точной характеристикой этих плаваний. Однако данное наименование было официально принято только после создания ГУСМП, а окончательно закрепились в 1933–1940 годах.

В историографии понятия «Карская экспедиция» и «Карская операция» используются для разграничения двух периодов развития этих плаваний, как официальные названия и в качестве синонимичных понятий. Н. Сибирцев и В. Итин проводят разделение по 1929 году, когда Карские экспедиции перешли на новый этап развития. Периодизация М.И. Белова придерживается употребления официальных наименований: до создания ГУСМП – Карские товарообменные экспедиции, с 1933 года – Карские операции. Синонимичное использование двух терминов встречается как в работе М.И. Белова, так и в современных публикациях, что говорит об отсутствии среди историков консенсуса в использовании терминологии для обозначения торговых плаваний между Европой и Сибирью в 1920–1930-х годах.

## Список литературы

1. Историческая энциклопедия Сибири. Т. 2. К–Р. Новосибирск: Ист. наследие Сибири, 2010. 807 с.
2. Сибирцев Н., Итин В. Северный морской путь и Карские экспедиции / с предисл. и под ред. Б.В. Лаврова. Новосибирск: Зап.-Сиб. краев. изд-во, 1936. 229 с.
3. Белов М.И. Научное и хозяйственное освоение Советского Севера 1933–1945 гг. Л.: Гидрометеоздат, 1969. 615 с.
4. Белов М.И. Советское арктическое мореплавание. 1917–1932 гг. / под ред. Я.Я. Гаккеля, М.Б. Черненко. Л.: Мор. транспорт, 1959. 509 с.
5. Карские операции 1920–1930-х годов: сб. док. из арх. компании «Совфрахт» / авт.-сост. М. Емелина, М. Савинов, П. Филин. М.: Паулсен, 2019. 296 с.

6. From Northeast Passage to Northern Sea Route: A History of the Waterway North of Eurasia / ed. by J.P. Nielsen, E. Okhuizen. Leiden: Brill, 2022. 500 p.
7. *Евгенов Н.И.* Чему учит Карская морская операция 1931 г. // Центр. торг. бюл. Телеграф. агентства СССР. 1932. № 13–14. С. 13–15.
8. *Шибинский В.Г.* Карская морская операция 1932 // Бюл. Арктич. ин-та. 1933. № 4. С. 77–80.
9. *Шибинский В.Г.* Карская операция 1933 г. // Бюл. Арктич. ин-та. 1935. № 5–6. С. 139–141.
10. *Шибинский В.Г.* Карская операция 1934 // Бюл. Арктич. ин-та. 1935. № 5–6. С. 141–145.
11. *Евгенов Н.И.* Карская морская экспедиция 1931 г. // Изв. Гос. гидрол. ин-та. 1931. № 39–40. С. 73–76.
12. *Вительс Л.А.* Карская морская экспедиция 1930 // Бюл. Арктич. ин-та. 1931. № 3–4. С. 43–45.
13. Карская экспедиция // Бюл. Арктич. ин-та. 1934. № 11–12. С. 410.
14. *Арнольд-Алябьев В.И.* Научные работы в Карско-Ленской экспедиции на борту л/п «Малыгин» летом 1934 года // Бюл. Арктич. ин-та. 1935. № 5–6. С. 145–146.
15. *Шмидт О.Ю.* Исследование Арктики в Советском Союзе. М.: Науч.-изд-во ин-т Большого сов. атласа мира при ЦИКе СССР; тип. им. К. Ворошилова. 1934. 23 с.

## References

1. *Istoricheskaya entsiklopediya Sibiri* [Historical Encyclopaedia of Siberia]. Vol. 2. K–R. Novosibirsk, 2010. 807 p.
2. Sibirtsev N., Itin V. *Severnuyu morskoy put' i Karskie ekspeditsii* [The Northern Sea Route and Kara Sea Expeditions]. Novosibirsk, 1936. 229 p.
3. Belov M.I. *Nauchnoe i khozyaystvennoe osvoenie Sovetskogo Severa 1933–1945 gg.* [Scientific and Economic Development of the Soviet North in 1933–1945]. Leningrad, 1969. 615 p.
4. Belov M.I. *Sovetskoe arkticheskoe moreplavanie. 1917–1932 gg.* [Soviet Arctic Navigation. 1917–1932]. Leningrad, 1959. 509 p.
5. Emelina M., Savinov M., Filin P. (comps.) *Karskie operatsii 1920–1930-kh godov* [The Kara Sea Operations of the 1920s and 1930s]. Moscow, 2019. 296 p.
6. Nielsen J.P., Okhuizen E. (eds.). *From Northeast Passage to Northern Sea Route: A History of the Waterway North of Eurasia*. Leiden, 2022. 500 p.
7. Evgenov N.I. Chemu učit Karskaya morskaya operatsiya 1931 g. [What the Kara Sea Operation of 1931 Teaches Us]. *Tsentral'nyy torgovyy byulleten' Telegrafnogo agentstva SSSR*, 1932, no. 13–14, pp. 13–15.
8. Shibirskiy V.G. Karskaya morskaya operatsiya 1932 [The Kara Sea Operation of 1932]. *Byulleten' Arkticheskogo instituta*, 1933, no. 4, pp. 77–80.
9. Shibirskiy V.G. Karskaya operatsiya 1933 g. [The Kara Sea Operation of 1933]. *Byulleten' Arkticheskogo instituta*, 1935, no. 5–6, pp. 139–141.
10. Shibirskiy V.G. Karskaya operatsiya 1934 [The Kara Sea Operation of 1934]. *Byulleten' Arkticheskogo instituta*, 1935, no. 5–6, pp. 141–145.
11. Evgenov N.I. Karskaya morskaya ekspeditsiya 1931 g. [The Kara Sea Expedition of 1931]. *Izvestiya Gosudarstvennogo gidrologicheskogo instituta*, 1931, no. 39–40, pp. 73–76.
12. Vitel's L.A. Karskaya morskaya ekspeditsiya 1930 [The Kara Sea Expedition of 1930]. *Byulleten' Arkticheskogo instituta*, 1931, no. 3–4, pp. 43–45.
13. Karskaya ekspeditsiya [The Kara Sea Expedition]. *Byulleten' Arkticheskogo instituta*, 1934, no. 11–12, p. 410.
14. Arnol'd-Alyab'ev V.I. Nauchnye raboty v Karsko-Lenskoy ekspeditsii na bortu l/p "Malygin" letom 1934 goda [Research During the Kara-Lena Expedition Aboard the Icebreaker *Malygin* in the Summer of 1934]. *Byulleten' Arkticheskogo instituta*, 1935, no. 5–6, pp. 145–146.
15. Shmidt O.Yu. *Issledovanie Arktiki v Sovetskom Soyuze* [Arctic Exploration in the Soviet Union]. Moscow, 1934. 27 p.

### Информация об авторе

**И.А. Рудь** – аспирант Санкт-Петербургского филиала Института истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова Российской академии наук (адрес: 199034, Санкт-Петербург, Университетская наб., д. 5, лит. Б).

### Information about the author

**Ilya A. Rud**, Postgraduate Student, St. Petersburg Branch of S.I. Vavilov Institute for the History of Science and Technology, Russian Academy of Sciences (address: Universitetskaya nab. 5, lit. B, St. Petersburg, 199034, Russia).

Поступила в редакцию 19.06.2025

Одобрена после рецензирования 19.11.2025

Принята к публикации 25.11.2025

Submitted 19 June 2025

Approved after reviewing 19 November 2025

Accepted for publication 25 November 2025