

УДК [656.61+627.73(268)]:005.591.6(091)''195/198''(045)

КРАСАВЦЕВ Лев Борисович, доктор исторических наук, профессор кафедры теории и истории государства и права Юридического института Северного (Арктического) федерального университета имени М.В. Ломоносова. Автор около 200 научных публикаций

РОЛЬ МОДЕРНИЗАЦИИ ЛЕДОКОЛЬНОГО И ЛЕДОКОЛЬНО-ТРАНСПОРТНОГО ФЛОТА В ОСВОЕНИИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В 50–80-е годы XX века

Статья рассказывает о проведенной в 50–80-е годы XX века модернизации ледокольного и ледокольно-транспортного флота. На смену старым паровым судам пришли новые дизель-электрические и атомные ледоколы, что позволило значительно увеличить и время и географию навигации в Арктике, а в западном секторе сделать ее круглогодичной.

Ключевые слова: модернизация, ледоколы, ледокольно-транспортные суда, продление навигации.

Освоение Арктики и Северного морского пути в 30–80-е годы XX века всегда было приоритетным направлением в морской политике государства. В трудные предвоенные годы, несмотря на большие заказы по строительству военного флота, были построены 4 линейных ледокола мощностью по 10 тыс. л.с. Три из них – «Сталин», «Микоян» и «Каганович» обеспечили арктические перевозки в годы Великой Отечественной войны.

В 1930-е – начале 1950-х годов тактика ледокольных проводок в Арктике строилась на практике использования ледоколов мощностью 7–8 тыс. л.с. Как показывал опыт, такой мощности было недостаточно для преодоления сплоченных участков льда на трассах Арктики, а это ставило ледокольные операции в зависимость от природных условий. Для успешного плавания в Арктике требовались новые более

мощные ледоколы. Поэтому в июле 1946 года руководство Главсевморпути обратилось с письмом к И.В. Сталину о том, что для превращения Северного морского пути в постоянно действующую магистраль необходимо построить два сверхмощных ледокола по 40–50 тыс. л.с., в письме содержалось предупреждение: «...Перед нами реальная угроза отстать в научных исследованиях и в подготовке северных районов к возможным военным действиям»¹.

Для успешного плавания в Арктике требовались новые мощные ледоколы и ледокольно-транспортные суда. Осуществить это страна смогла только в середине 1950-х годов, когда закончили восстановление после войны народного хозяйства. Одновременно новое руководство страны после смерти И.В. Сталина взяло курс на развитие научно-технического прогресса, стремясь преодолеть допущенное в годы

«холодной» войны отставание, когда сталинское руководство увлеклось борьбой с космополитизмом и отрицало зарубежный опыт. В результате продолжали строить устаревшие паровозы и пароходы на угле, а мир переходил к постройке тепловозов, электровозов, теплоходов.

Достигнутый в середине 1950-х годов прогресс в ядерной энергетике и других областях науки и техники позволил приступить к постройке первого в мире атомного ледокола. 25 августа 1956 года в Ленинграде был заложен, а 5 декабря 1957 года спущен на воду и в 1959 году вошел в строй ледокол «Ленин» с атомной энергетической установкой 44 тыс. л.с. По мощности и энерговооруженности он превосходил более чем в 1,5 раза наиболее крупные ледоколы, строящиеся в то время в Финляндии по заказу СССР, а ледоколы довоенной постройки типа «Сталин» – более чем в 4 раза². К тому же он обладал практически неограниченной автономностью плавания, что имело немаловажное значение в условиях Арктики.

В 1954–1956 годах были построены в Финляндии 3 дизель-электрических ледокола типа «Капитан Белоусов» мощностью по 10 тыс. л.с., а в 1960–1969 годах 5 ледоколов типа «Москва» мощностью по 26 тыс. л.с. С вступлением в строй новых мощных ледоколов потребовались новые транспортные суда ледокольного типа с корпусами усиленной конструкции, способные плавать за такими ледоколами в крупнобитом льду. В 1954–1957 годах в Нидерландах были построены 5 ледокольно-транспортных дизель-электрохода типа «Лена» грузоподъемностью по 5 тыс. т и мощностью по 8,2 тыс. л.с. с корпусами усиленного ледового класса, способные плавать в сплошном льду толщиной до 0,40 м. Суда строились по проектам ЦКБ «Айсберг», созданного в 1947 году для проектирования ледоколов и ледокольных транспортов. В эти же годы в Николаеве были построены 6 дизель-электроходов ледового класса типа «Днепрогэс»³.

Поступление этих судов и мощных ледоколов позволило перейти к активному плаванию

в Арктике и в замерзающем Белом море, произвело переворот в арктических перевозках, в снабжении труднодоступных островных станций и портопунктов, а также позволило приступить к созданию советских станций в Антарктиде. Уже в свою первую навигацию д/э «Лена» совершил впервые двойной сквозной рейс Архангельск–бухта Провидения–Архангельск. Д/э «Енисей» совершил плавание по Севморпути в осенне-зимний период, когда другие суда не могли уже там плавать⁴. В январе 1958 года впервые в истории д/э «Индиголка» пришел в Архангельск. «Ехавшие по льду на лошадях колхозники с удивлением наблюдали как судно без помощи ледокола шло, прокладывая русло в замерзшей Северной Двине»⁵.

С вступлением в строй первого атомного ледокола «Ленин» начался этап активной борьбы со льдами. Мощная силовая установка, крепкий корпус, высокая маневренность и проходимость во льдах, длительная автономность и независимость от бункеровки позволили кардинально изменить тактику проводки судов через льды. От тактики выжидания улучшения ледовой обстановки удалось перейти к активному методу проводки судов через сплошные льды. Стало возможным взламывать припай и ледовые перемычки и начинать навигацию раньше обычных сроков. Возросла скорость проводки судов во льдах, увеличился радиус действия транспортных судов и период их плавания в Арктике. Работа атомного ледокола позволила увеличить скорость проводки транспортов в 2,5 раза, уменьшились случаи ледовых повреждений проводимых судов⁶.

В свою первую навигацию атомоход «Ленин» вышел в 1960 году. Навигация продолжалась до конца ноября. «Ленин» прошел в тяжелых льдах Карского и моря Лаптевых 7 тыс. миль и провел 92 судна. Поздней осенью 1961 года «Ленин» совершил беспрецедентное плавание по морям Арктики и подошел к ледяному полю севернее острова Врангеля, где выгрузил оборудование для станции «Северный Полюс-10». В последующие годы «Ленин» совместно с другими ледоколами взламывал

Енисейскую ледовую перемычку и припай в проливе Вилькицкого на полмесяца раньше их естественного таяния.

В 1966 году «Ленин» встал на переоборудование на завод в г. Северодвинске для монтажа новой энергетической установки. Необходимость переоборудования была вызвана тем, что на испытаниях и во время опытной эксплуатации выявились неполадки в энергетическом комплексе атомохода. У руководства отрасли возникли сомнения в отношении судьбы и первого атомохода, и всей программы атомного ледоколостроения. Это еще раз подтверждает, что очень часто все новое с трудом пробивает дорогу, вызывая сопротивление со стороны людей, придерживающихся устоявшихся мнений – в данном случае строительства дизель-электрических ледоколов. Борьба между сторонниками атомоходов и дизель-электроходов привела к тому, что в 1960-е годы строились только дизель-электрические ледоколы, а второй атомоход «Арктика» вошел в строй только в 1975 году.

За продолжение строительства атомных ледоколов выступили руководство Мурманской области и Мурманского пароходства, а также Т.Б. Гуженко – тогда первый заместитель министра морского флота, затем министр морского флота. Он сумел убедить правительство, что надо строить новую серию атомоходов типа «Арктика» и что альтернативы атомным ледоколам в Арктике нет⁷.

В 1962–1972 годах в Комсомольске-на-Амуре была построена серия из 13 ледокольно-транспортных судов усиленно ледового класса типа «Амгуэма», предназначенных для работы в тяжелых арктических льдах. Д/э «Наварин» этого типа провел первый экспериментальный рейс с грузом медно-никелевой руды Талнахского месторождения из Дудинки в Кандалакшу. С тех пор данная линия стала работать по расписанию. Вошедший в строй в 1970 году а/х «Ленин» осуществил в конце года эксперимент по продлению сроков навигации по трассе Мурманск–Дудинка. 14 ноября 1970 года атомоход принял для проводки у Карских ворот

д/э «Гижига» с грузами для Норильского комбината и в условиях полярной ночи провел судно в Енисейский залив, где его дальше повел ледокол «Капитан Белоусов». В начале декабря «Гижига» была выведена обратно. Эксперимент показал возможность проводки транспортов в зимнее время в Дудинку и обратно при низких температурах. А в мае–июне 1971 года «Ленин» совершил переход из Мурманска в Певек севернее архипелагов Новая Земля, Северная Земля и Новосибирские о-ва, доказав возможность плавания в высоких широтах.

Продление навигации в Арктике имело большое экономическое значение, т. к. водный путь связывал добывающую промышленность Таймыра с металлургическим комплексом Кольского п-ва и тем самым обеспечивал непрерывную работу последнего в течение всего года. Дальнейшее развитие зимних перевозок в Арктике превратило западный участок Севморпути в круглогодичную магистраль. Этому способствовало вступление в строй в 1974–1976 годах трех дизель-электрических ледоколов типа «Ермак» мощностью по 36 тыс. л.с., построенных в Финляндии, а также атомных ледоколов мощностью по 75 тыс. л.с. «Арктика» (1975) и «Сибирь» (1977), построенных в Ленинграде. Для работы во льдах морей и устьев рек арктического бассейна в 1977–1980-х годах в Финляндии построили 3 мощных, но мелкосидящих ледокола типа «Капитан Сорокин». Одновременно строились и транспортные суда ледокольного типа. С 1977 года в ГДР была построена серия крупнотоннажных рудозов-контейнеровозов с корпусами усиленного ледового класса типа «Дмитрий Донской» для Дудинской линии.

Рост арктических перевозок потребовал поиска новых путей решения проблем арктического судоходства. Одним из таких направлений стало изучение возможности плавания в высоких широтах, что значительно сокращало протяженность пути. Историческим событием в практике арктического судоходства стал экспериментальный рейс атомного ледокола «Арктика» к Северному полюсу в августе 1977 года под руковод-

ством министра морского флота Т.Б. Гуженко, который находился на борту ледокола. Впервые надводное судно достигло Северного географического полюса в свободном плавании. После этого весной 1978 года новый атомный ледокол «Сибирь» провел экспериментальный рейс из Мурманска до Берингова пролива, проведя д/э «Капитан Мышевский» с грузом на Магадан. При этом обогнули с севера Новую Землю, о-ва Северной Земли и достигли самой высокой широты для транспортного судна⁸.

В 1980-е годы продолжали строиться специализированные суда для плавания в Арктике. В ГДР построили серию рудовозов-контейнеровозов новой модификации типа «Михаил Стрелкаловский» с мощными грузовыми кранами, более прочным в ледовом отношении корпусом и другими усовершенствованиями. С 1982 года в Финляндии строились многоцелевые ледокольно-транспортные суда типа «Норильск» грузоподъемностью 20 тыс. т и мощностью 21 тыс. л.с. Они обладали льдопроходимостью в сплошном льду толщиной до 1 м и способны были работать при температуре до -50 °С. Были построены также атомный ледокол «Россия» типа «Арктика» и ледокол «Диксон» мощностью 10 тыс. л.с.⁹

Арктические навигации в 1980-е годы в западном секторе Арктики продолжались круглый год. Впервые ледоколы «Капитан Сорокин» и «Капитан Мелехов» в 1980 году провели караван судов в Обскую губу с трубами большого диаметра еще до взлома припая. В ноябре 1984 года теплоход «Тикси» совершил экспериментальный рейс по Северному морскому пути с грузом зерна из Канады. Суда этого типа («Норильск») стали совершать рейсы из Мурманска в порты восточной Арктики.

Во второй половине 1980-х годов моряки Севера наряду с транспортными и снабженческими операциями выполняли в Арктике и другие важные государственные задания. Вошли в строй атомный ледокол «Советский Союз», два атомных ледокола «Вайгач» и «Таймыр» с ограниченной осадкой для проводки судов через мелководные районы арктических морей и льды

сибирских рек. Строился атомный ледокол «Октябрьская Революция» (теперь «Ямал»). Вступил в строй и первый отечественный атомный лихтеровоз «Севморпуть», построенный в г. Керчи. Он должен был обеспечить лихтерную систему доставки грузов по сибирским рекам вглубь материка из прибрежных пунктов без перевалки. В августе 1990 года а/х «Россия» впервые доставил на Северный полюс туристов. Затем такие же плавания совершили и атомоходы «Советский Союз» и «Ямал».

Своего расцвета трасса Северного морского пути достигла в 1960–1980-е годы. Именно тогда благодаря проведенной модернизации были построены мощные ледоколы, в т. ч. атомные, новые транспортные суда усиленного ледового класса. Мощный ледокольный флот, надежное навигационное, метеорологическое и гидрологическое обеспечение превратили Северный морской путь в надежную национальную магистраль. Ледоколы помимо обеспечения транспортных операций ежегодно проводили на Дальний Восток построенные в Северодвинске атомные и дизельные подводные лодки. В атомную эпоху ледового плавания навигация в Арктике увеличилась до 8-9 месяцев, а на западном участке стала круглогодичной. Скорость проводки судов во льдах выросла вдвое, возросла доставка грузов в районы Крайнего Севера и вывоз сырья и продукции из промышленных районов Сибири.

К началу 1990-х годов Северный морской путь стал достаточно обустроенной и кратчайшей морской дорогой с Запада на Восток в страны Азии и Америки. На трассах Севморпути работало 16 линейных ледоколов, из них 8 атомных. Работа Северного морского пути была рентабельной. Объем перевозок достигал 5,5 млн т (1987), тогда как общий грузооборот зарубежной Арктики не превышал 1,2 млн т в год¹⁰.

Выросший в эти годы количественно, а главное, изменившийся качественно, ледокольный флот Севера позволил решить важнейшие проблемы региона: обеспечивал круглогодичную навигацию в Белом море и западном

секторе Арктики, открывал большие перспективы по использованию Северного морского пути в будущем.

Принятая в 2001 году Морская доктрина России в качестве долгосрочных задач определила сохранение мирового лидерства в строительстве и эксплуатации атомных ледоколов и создание условий для работы российского флота в северных морях и на трассе Северного морского пути. Первые шаги уже делаются. Достроен строившийся 18 лет атомный ледокол «50-летие Победы». Однако сегодня, как и полвека назад, снова с остротой стоит задача модернизации и ледокольного и ледоколно-транспортного флота. Ведь за истекшие 20 лет почти не построено ни одного ледокола, кроме вышеупомянутого «50-летия Победы».

В Арктике остается потребность в современных и мощных ледоколах. Существующие атомные ледоколы исчерпали свои возможности, стареют. Практически исчерпан ресурс а/х «Арктика». По оценке профессора

Ю.Ф. Лукина, ресурс а/х «Россия» исчерпан в 2010 году, «Таймыр» сможет работать до 2013 года, «Вайгач» и «Советский Союз» – до 2014, «Ямал» – до 2017¹¹. Правда, предполагалось в 2010 году заложить новый атомный ледокол (типа ЛК-60Я) следующего поколения, а затем до 2020 года построить еще 3 таких атомохода, 7 дизель-электрических и 4 портовых ледокола¹². Однако атомоход «Россия» еще остается в строю и осенью 2011 года участвовал в экспедиции «Арктика-2011», а новый ледокол пока не заложен.

Требуется обновление и транспортного флота. Так, средний возраст судов ОАО «Северное морское пароходство», по расчетам автора, составляет 25 лет, около половины судов пароходства имеют возраст более 30 лет. Таким образом, опыт модернизации ледокольного и ледоколно-транспортного флота, проведенной в 1950–1980-е годы, заслуживает своего внимания и может быть использован и в настоящее время, конечно, с учетом последних достижений науки и техники и реалий рыночной экономики.

Примечания

¹ РГАСПИ. Ф. 475. Оп. 1. Д. 41. Л. 1, 3.

² Пятилетки судостроения. Л., 1978. С. 32.

³ Судостроение. 2000. № 6. С. 73, 77, 79, 81.

⁴ Чесноков И.Н. Порт приписки – Мурманск: очерк истории флота ордена Трудового Красного Знамени Мурманского морского пароходства. Мурманск, 1989. С. 68, 69.

⁵ Правда Севера. 1958. 25 янв.

⁶ ГАМО (Гос. арх. Мурман. обл.). Ф. 1. Оп. 23. Д. 12. Л. 102–104.

⁷ Кучиев Ю.С. Атомоходы штурмуют льды // Годы застойные... годы достойные! Мурманск, 2000. С. 158–161.

⁸ РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 9. Д. 10. Л. 104, 105.

⁹ Под флагом России: история зарождения и развития морского флота. М., 1995. С. 375.

¹⁰ Пересыпкин В.И. Северный морской путь в системе геополитических интересов России // Русский Север в системе геополитических интересов России: сб. материалов конф. М.; Архангельск, 2007. С. 39.

¹¹ Лукин Ю.Ф. Великий передел Арктики. Архангельск, 2010. С. 257.

¹² Там же. С. 258.

Krasavtsev Lev Borisovich

Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, Law Institute

THE ROLE OF THE MODERNIZATION OF THE ICE-BREAKER AND TRANSPORT FLEET IN THE DEVELOPMENT OF THE NORTHERN SEA ROUTE IN THE 1950–1980s

The article concerns the modernization of the ice-breaker and transport fleet in the 1950–1980s. The old steamships were replaced by the new diesel-electric and nuclear-powered ice-breakers, which

made it possible to extend the time and area of navigation in the Arctic and to make the navigation in its western sector year-round.

Key words: *modernization, ice-breakers, transport fleet, navigation period prolongation.*

Контактная информация:
e-mail: lyamtceva.alex@pomorsu.ru (Лямцева А.И.)

Рецензент – *Голдин В.И.*, доктор исторических наук, профессор кафедры регионоведения и международных отношений Института управления и регионологии Северного (Арктического) федерального университета имени М.В. Ломоносова