

Арктика и Север. 2022. № 49. С. 281–288.

Научная статья

УДК 332.14(470.21)(045)

doi: 10.37482/issn2221-2698.2022.49.281

Между океаном и материком: версии и диверсификации в индустриальном развитии Кольского полуострова

Фёдоров Павел Викторович¹✉, доктор исторических наук, профессор

¹Международный банковский институт, пр. Невский, 60, Санкт-Петербург, 191023, Россия

¹sever-nordica@yandex.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3172-6923>

Аннотация. Статья посвящена экономической специфике территории полуострова, тесно связанной с ресурсами как материка, так и океана. На примере Мурманской области предлагается подход для изучения индустриального развития полуостровного региона в советский период, учитывающий конкуренцию двух версий. Одна из них была направлена на создание «океанической» экономики — рыбной индустрии и морского транспорта. А другая версия обслуживала «материковую» экономику, представленную главным образом горным производством. На конкретных исторических материалах рассматривается эффект маятника, т.е. колебания между этими двумя версиями, и формирование предпосылок для диверсификации. Особый интерес представляет опыт сочетания двух версий, появившийся в 1923 г., при создании на базе Мурманской железной дороги промышленно-транспортного и колонизационного комбината, и позднее, во время индустриализации 1930-х гг. Дискуссионным является вопрос об успешности трансформации двух старых версий в третью версию «океан-материк», основанную на идее комплексного развития ресурсов Кольского полуострова и омывающих его морей, что наиболее заметно проявилось во время советской экономической реформы 1957 г. Перспектива изучения этого вопроса может быть связана с применением методов исторического и экономического анализа.

Ключевые слова: экономика, промышленность, Арктика, стратегия, политика, природные ресурсы, море, океан, континент, недра, Баренцево море

Between Ocean and Mainland: Versions and Diversifications in Industrial Development of the Kola Peninsula

Pavel V. Fedorov¹✉, Dr. Sci. (Hist.), Professor

¹International Banking Institute, Nevskiy pr., 60, Saint Petersburg, 191023, Russia

¹sever-nordica@yandex.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3172-6923>

Abstract. The article deals with the economic specifics of the peninsula's territory, which is closely related to the resources of both the mainland and the ocean. Using the example of the Murmansk Oblast, an approach is proposed to study the industrial development of the peninsular region in the Soviet period, taking into account the competition of two versions. One of them was aimed at creating an “oceanic” economy – the fishing industry and marine transport. Another version served the “mainland” economy, represented mainly by mining industry. Specific historical materials are used to examine the pendulum effect, i.e. the fluctuations between these two versions and the formation of prerequisites for diversification. Of particular

* © Федоров П.В., 2022

Для цитирования: Федоров П.В. Между океаном и материком: версии и диверсификации в индустриальном развитии Кольского полуострова // Арктика и Север. 2022. № 49. С. 281–288. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.49.281

For citation: Fedorov P.V. Between Ocean and Mainland: Versions and Diversifications in Industrial Development of the Kola Peninsula. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2022, no. 49, pp. 281–288. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.49.281

interest is the experience of combining two versions, which appeared in 1923, when an industrial transport and colonization combine was created on the basis of the Murmansk railway, and later, during the industrialization of the 1930s. It is debatable whether the two old versions were successfully transformed into the third “ocean-mainland” one, based on the idea of the integrated development of the resources of the Kola Peninsula and the seas surrounding it, which was most noticeably manifested during the Soviet economic reform of 1957. The prospects for studying this issue may be related to the use of methods of historical and economic analysis.

Keywords: *economy, industry, Arctic, strategy, politics, natural resources, sea, ocean, continent, subsoil, Barents Sea*

Введение

Если признать влияние географических условий на историю, то нужно согласиться, что жизнь на полуостровах отличается от других мест материка. Любой полуостров соприкасается с морем или океаном, что придаёт истории живущих на его территории людей особый колорит. Полуостровная общность не сможет обойтись без флота и миграций, без торговли и путешественников. С другой стороны, полуостров есть безусловное продолжение материка. И в этом его дуализме — океана и суши — заключается интересный феномен, проявляющийся не только в социокультурном, но и в экономическом измерениях.

В своё время П.Н. Савицким был поставлен вопрос о существовании стран с континентальным типом экономики и стран, чья хозяйственная жизнь интегрирована с океаном. Имея в виду большую площадь исключительно сухопутных территорий в России, указанный автор пренебрегал значением приморских окраин и относил Россию исключительно к первой группе [1]. А вместе с тем исторический опыт русских полуостровов позволяет обнаружить у российской экономики и другую природу, привязанную как к матерiku, так и к океану.

В советское время в один из наиболее населённых и урбанизированных регионов Арктики превратился Кольский полуостров. Сквозь призму ленинской теории строительства социализма индустриальное развитие этого региона традиционно освещалось как прогрессивный, планомерный и прямолинейный процесс: от стадии построения социализма к стадии развёрнутого строительства коммунизма.

Апогей такого подхода можно найти в трудах В.П. Пятовского, который развитие производительных сил Европейского Севера представил в качестве реализации плана, предложенного самим В.И. Лениным. И хотя такого плана в природе не существует, сам В.П. Пятовский нашёл в ленинских работах значительное число мест, где так или иначе говорилось о развитии производительных сил Европейского Севера, свёл эти цитаты воедино и увидел в этом ни что иное, как программу [2]. Таков был один из подходов советской историографии по данному вопросу.

Но если отказаться от строгой привязанности к идейно-теоретическому наследию В. И. Ленина, едва ли будет возможно понимать развитие советской индустрии вообще и индустрии Севера в частности как планомерный и прямолинейный процесс. Исследователи, ко-

которые занимались историей советской экономики, знают, что динамика нередко была неровной и довольно «нервной».

На Кольском полуострове в течение всего советского периода индустрия развивалась между двумя перспективами, альтернативами, версиями. Первая, так сказать, арктическая, или «океаническая», версия была связана с превращением Кольского Заполярья в базу освоения Северного морского пути и Ледовитого океана и, как следствие, с развитием железной дороги, порта, всей портово-флотской инфраструктуры, а также созданием рыбной индустрии. Вторая версия — назовём её условно «евразийской», или «материковой», версией — предусматривала добычу полезных ископаемых в недрах Кольского Севера. Понятно, что между «океанической» и «материковой» версиями было мало общего, поскольку оба направления требовали подготовки совершенно различных кадров, приложения различных областей научного знания, использования различных технологий.

Хотя сама «океаническая» версия в конечном итоге была нацелена на обслуживание материка — территории самого Советского Союза, для берега арктическое направление означало лишь создание определённой базы для освоения океана. Поэтому в пределах полуостровной территории «океаническая» версия сильно отличилась от «материковой».

Отсюда при создании региональной модели индустриального развития требовалось определить, какой версии придерживаться. Если использовать обе версии, то какую сделать приоритетной, а какую подчинённой? Учитывая, что само развитие протекало в условиях постоянной нехватки ресурсов, было обусловлено меняющимися идеологическими и политическими воззрениями власти, в какой-то степени зависело от глобальной конъюнктуры, не трудно понять, почему процесс индустриального развития Кольского Севера представлял собой определённые колебания между двумя этими версиями, которые обычно завершались переходом или перераспределением между ними, обуславливая тем самым периодически возникающую в самом процессе развития диверсификацию.

У истоков полуостровной индустрии

Зарождение индустрии на Кольском Севере относится к концу XIX в. и связано с появлением лесопильных заводов, что было отражением «материковой» версии индустриального развития [3, Ушаков И.Ф., с. 423–426].

С постройкой Мурманской железной дороги в 1916 г. появилось основание для развития «океанической» версии и первой индустриальной диверсификации в истории полуострова. Во время Первой мировой войны эта дорога приобрела значение транспортного коридора сообщения с союзниками [4, Быков П.Д., с. 6]. Но в период Гражданской войны она была отрезана от центра страны бурным круговоротом политической децентрализации и регионального сепаратизма.

Практически все 1920-е гг., когда Советское государство испытывало острый дефицит ресурсов, оно пыталось развивать на Кольском Севере «океаническую» версию индустрии

как наиболее простой и дешёвый способ удовлетворения экономического голода. Уже в начале 1920-х гг. Мурманская железная дорога, связывающая центр России с незамерзающим побережьем Баренцева моря, превратилась в национальный транспортный коридор для доставки грузов. Ещё действовала инерция Первой мировой войны и последствия дипломатической изоляции Советской России. Именно в эти годы вспомнили образ «Вторые Дарданеллы», закрепившийся за Мурманской железной дорогой ещё в военное время, когда она предоставила в обход запертых противником средиземноморских проливов открытый выход в Мировой океан [5, Арнольдов А.М.].

Но и в 1920-е гг. развитие «океанического» направления не происходило планомерно. В 1922 г. в центре, где осознавался весь дефицит ресурсов, даже обсуждалась перспектива закрытия Мурманской железной дороги из-за её убыточности¹. И если бы не появился в 1923 г. проект превращения этой магистрали в промышленно-транспортный и колонизационный комбинат, то трудно сказать, чем данный кризис мог бы закончиться для мурманского направления. Проект 1923 г. опирался на канадский опыт использования железных дорог в освоении малозаселённых территорий и предполагал, что железная дорога, помимо того, что будет перевозить грузы, ещё займётся заселением прилегающей территории, развитием сельского хозяйства, строительством промышленных предприятий и даже разведкой и добычей полезных ископаемых. Фактически в проекте 1923 г. мы видим намечающуюся диверсификацию, и не столько от «океанической» к «материковой» версии, сколько к попытке связать их между собой. Но, учитывая, что это трудновыполнимая задача, а сам проект не был обеспечен достаточными для этого средствами, интеграция этих двух направлений не только не состоялась, но и сама диверсификация в 1920-е гг. оказалась практически сорванной [6, Фёдоров П.В., с. 324–336, 339–345].

Новая попытка диверсификации индустриального развития Кольского Севера началась с полномасштабной индустриализации, т.е. в конце 1920-х гг. Именно тогда в Хибинах стали строиться комбинат «Апатит» и город Хибиногорск (ныне Кировск). Тем самым Кольский полуостров начинает обретать независимый от «океанического» направления сегмент своего индустриального развития. А после Хибин, в годы второй пятилетки, стройка пришла в Монче-тундру, где появились комбинат «Североникель» и город Мончегорск. Перед Великой Отечественной войной также было начато освоение двух железорудных месторождений (Оленье и Ёнское) и редкоземельного месторождения («Аллуйавстрой») — строительство инфраструктуры здесь будет закончено уже после войны [6, Фёдоров П.В., с. 348–352].

В 1930-е гг. параллельно с бурным строительством горной промышленности такими же быстрыми темпами развивается и «океаническая» версия индустрии. Ещё в 1926 г. из Архангельска в Мурманск был переведён траловый флот, и город начал превращаться из места кустарных промыслов в базу промышленного полярного рыболовства. А в конце 1930-х гг. в

¹ Полярная правда. 1922. 20 сентября.

Мурманске создаётся два пароходства — Морское и Арктическое (в будущем объединённые в одно), что стало основой для возникновения мурманской базы транспортного флота [6, Фёдоров П.В., с. 337–339, 352–361].

Таким образом, «океаническое» и «материковое» направления в 1930-е гг. сосуществуют друг с другом. Можно дискутировать по вопросу их взаимосвязи и соотносимости, но бесспорно то, что индустриальная модель Кольского Севера в этом виде приняла сложную форму разновекторности.

Эффект маятника: колебания как развитие

Последующие изменения подтвердили, что возникновение на Кольском полуострове простой экономической модели отрицается самой практикой. В индустриальную эпоху развитие здесь задаётся эффектом маятника, т. е. колебаниями между океаном и материком.

В годы Великой Отечественной войны произошло резкое переключение на «океаническую» версию индустрии, что было связано с необходимостью обслуживания мурманского транспортного коридора сообщения с союзниками [6, Федоров П.В., с. 427–433].

Но после войны в Мурманской области произошёл возврат к той модели развития, которая существовала в довоенное время. Поэтому новый импульс получила «материковая» версия. В горной отрасли достраивались те предприятия, которые не успели построить из-за войны. Возникли и новые производства, также специализирующиеся на добыче и переработке полезных ископаемых. В частности, на территории присоединённого к Мурманской области Печенгского района был сооружён Ждановский ГОК («Печенганикель»).

В период советской экономической реформы 1957 г. переход от отраслевой к территориальной модели управления привёл к созданию Мурманского экономического района, совпадавшего с границами Мурманской области. Эти меры представляли собой в известной степени эксперимент по созданию полуостровного экономического кластера, поставивший вопрос о возможных пределах синтеза «океанической» и «материковой» версий. Можно даже говорить о появлении в это время перспективы новой, третьей версии индустриального развития — «океан-материк», основанной на идее комплексного развития ресурсов Кольского полуострова и омывающих его морей [6, Фёдоров П.В., с. 454–456; 7, Демичев Е.В.; 8, Мерцалов В.И.].

Вместе с тем с 1960-х гг. развитие горнорудной базы на Кольском Севере вширь затормозилось. Власти вкладывали средства в уже имеющиеся горные производства, но не осваивали новых территорий. Первый секретарь Мурманского обкома КПСС В.А. Прокофьев связывал это с отношением к кольскому сырью как к сырью дорогостоящему и экономически невыгодному². Спустя десять лет другой первый секретарь Мурманского обкома КПСС Н.Л. Коновалов, выступая на сессии Верховного Совета РСФСР, пытался вернуть внимание к

² Полярная правда. 1958. 17 марта.

идее освоения центральной части Кольского полуострова, где были открыты залежи полезных ископаемых, но так и не был услышан в центре³.

В это же самое время огромные средства начали вкладываться в «океаническое» направление индустрии. Так, с конца 1950-х гг. создаётся атомный ледокольный флот с базой технического обслуживания атомных ледоколов в Мурманске. А с конца 1970-х гг. в Мурманской области возникает инфраструктура для разведки нефти и газа на арктическом шельфе (Мурманская морская геолого-геофизическая нефтегазовая экспедиция, «Союзморгео», «Арктикморнефтегазразведка» и др.). Её усилиями были открыты большие запасы стратегического топлива. Тем самым стала готовиться очередная диверсификация индустриального развития Кольского Севера — на сей раз с материка в Ледовитый океан.

При том, что освоение открытых на арктическом шельфе запасов является делом будущего, «океаническая» версия индустрии сегодня продолжает рассматриваться в качестве приоритетного направления для Кольского полуострова. Учитывая удобное географическое положение региона, Российская Федерация реализует проект комплексного развития Мурманского транспортного узла. Постановлением Правительства РФ от 12 мая 2020 г. в Мурманской области создана территория опережающего социально-экономического развития «Столица Арктики»⁴.

Заключение

Исторический опыт индустриального развития Кольского полуострова подчёркивает важную особенность регионального генезиса. Мурманская область совсем не напоминает аграрные регионы, вполне централизованные в своей инфраструктуре, модель которых состоит из главного города и группы небольших, подчинённых городов с аграрным ландшафтом вокруг. На Кольском Севере в результате разновекторного развития индустриальной базы ландшафт получился более сложным, полицентричным (вспомним ещё и о военных городах). При всём том, что Мурманская область органично совпадает с границами полуострова и в этом смысле кажется целостным, компактным и как бы «естественным» регионом, в действительности она состоит из разных индустриальных сегментов, один из которых привязан к океану, а другой — к матерiku. В современной литературе данная дихотомия рассматривается важным фактором регионального развития [9, Безруков Л.А.].

Этот дуализм заметен и в зеркале брендов, которые закреплялись за Мурманском. До начала XXI в. город нередко называли «столицей Советского Заполярья». В слове «Заполярье» слышится больше сухопутного, чем морского, поэтому в самом бренде заметно если не преобладание «материковой» версии над «океанической», то хотя бы попытка компро-

³ Заседания Верховного Совета РСФСР седьмого созыва: Вторая сессия (17-18 октября 1967 г.): Стенографический отчёт. Москва, 1968. С. 196.

⁴ О создании территории опережающего социально-экономического развития "Столица Арктики": постановление Правительства РФ от 12 мая 2020 г. № 656. URL: <https://docs.cntd.ru/document/564882573> (дата обращения: 06.06.2022).

мисса между ними. В современных же условиях на смену этому бренду пришёл новый образ — «столица Арктики», который в большей мере связывает Мурманск уже с «арктическим», морским направлением развития, а не с «материковым». Сбалансированное использование этого образа возможно, по-видимому, при условии расширения смысловых границ самой Арктики — с включением в неё северной кромки материка.

Если подводить некоторые итоги представленных рассуждений, то можно заметить, что колебания между «океанической» и «материковой» версиями (эффект маятника) становились своеобразной формой индустриального развития полуостровного региона в советский период. К синтезу «океанической» и «материковой» версий были направлены попытки Советского государства по комплексному использованию производительных сил Мурманской области, ставшие наиболее заметными во время экономической реформы 1957 г. Впрочем, успешность этого опыта — вопрос дискуссионный, который необходимо решать с помощью методов исторического и экономического анализа.

Список источников

1. Савицкий П.Н. Континент Евразия. Москва: Аграф, 1997. 461 с.
2. Пятовский В.П. Преображённый Север. Мурманск: Книжное издательство, 1974. 414 с.
3. Ушаков И.Ф. Кольская земля: очерки истории мурманской области в дооктябрьский период. Мурманск: Книжное издательство, 1972. 672 с.
4. Быков П.Д. Военные действия на Северном Русском морском театре в империалистическую войну 1914–1918 гг. Ленинград, 1939. 49 с.
5. Арнольд А.М. Вторые Дарданеллы: Мурманский выход в Европу. Петроград, 1922. 15 с.
6. Фёдоров П.В. Россия, окруженная водой: обзор истории Кольского полуострова. 1216–1991. Санкт-Петербург: Арт-экспресс, 2021. 726 с.
7. Демичев Е.В. Реформа управления промышленностью и строительством 1957–1965 гг. в контексте специфики отечественной истории. Москва: РОССПЭН, 2011. 292 с.
8. Мерцалов В.И. Происхождение и эволюция реформы управления промышленностью и строительством 1957–1965 гг. Чита: Забайкальский гос. ун-т, 2015. 256 с.
9. Безруков Л.А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. Новосибирск: ГЕО, 2008. 365 с.

References

1. Savitskiy P.N. *Kontinent Evraziya* [Eurasia Continent]. Moscow, Agraf Publ., 1997, 461 p. (In Russ.)
2. Pyatovskiy V.P. *Preobrazhenny Sever* [Transformed North]. Murmansk, Knizhnoe izdatel'stvo Publ., 1974, 414 p. (In Russ.)
3. Ushakov I.F. *Kol'skaya zemlya: ocherki istorii mурманской oblasti v dooktyabr'skiy period* [Kola Land: Essays on the History of the Murmansk Region in the Pre-October Period]. Murmansk, Knizhnoe izdatel'stvo Publ., 1972, 672 p. (In Russ.)
4. Bykov P.D. *Voennye deystviya na Severnom Russkom morskoy teatre v imperialisticheskuyu voynu 1914–1918 gg.* [Military Operations in the Northern Russian Maritime Theater during the Imperialist War of 1914–1918]. Leningrad, 1939, 49 p. (In Russ.)
5. Arnoldov A.M. *Vtorye Dardanelly: Murmanskyy vykhod v Evropu* [Second Dardanelles: Murmansk Access to Europe]. Petrograd, 1922, 15 p. (In Russ.)
6. Fedorov P.V. *Rossiya, okruzhennaya vodoy: obzor istorii Kol'skogo poluostrova. 1216–1991* [Russia Surrounded by Water: A Review of the History of the Kola Peninsula. 1216–1991]. Saint Petersburg, Art-express Publ., 2021, 726 p. (In Russ.)

7. Demichev E.V. *Reforma upravleniya promyshlennost'yu i stroitel'stvom 1957–1965 gg. v kontekste spetsifiki otechestvennoy istorii* [Industry and Construction Management Reform 1957–1965 in the Context of the Specifics of National History]. Moscow, ROSSPEN Publ., 2011, 292 p. (In Russ.)
8. Mertsalov V.I. *Proiskhozhdenie i evolyutsiya reformy upravleniya promyshlennost'yu i stroitel'stvom 1957–1965 gg.* [Origin and Evolution of Industrial and Construction Management Reform 1957–1965]. Chita, Zabaikalskiy State University Publ., 2015, 256 p. (In Russ.)
9. Bezrukov L.A. *Kontinental'no-okeanicheskaya dikhotomiya v mezhdunarodnom i regional'nom razviti* [Continental-Oceanic Dichotomy in International and Regional Development]. Novosibirsk, GEO Publ., 2008, 365 p. (In Russ.)

*Статья поступила в редакцию 06.06.2022;
принята к публикации 11.06.2022.*

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.