

Советская Гавань: от Императорской гавани к опорному узлу Тихоокеанского флота. Логика государственных решений 1930-х – 1950-х годов

Sovetskaya Gavan: from the Imperial Harbour to the Pacific Fleet support hub. The logic of state decisions of the 1930s – 1950s

Лавская К.К.

Старший преподаватель кафедры №3 «Истории и управления персоналом», ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации имени Главного маршала авиации А.А. Новикова», г. Санкт-Петербург
e-mail: Kristinalavskaya@yandex.ru

Lavskaya K.K.

Senior Lecturer at Department No. 3 “History and Personnel Management”, Saint Petersburg State University of Civil Aviation named after Chief Marshal of Aviation A.A. Novikov, Saint Petersburg
e-mail: Kristinalavskaya@yandex.ru

Горох А.О.

Студент, ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации имени Главного маршала авиации А.А. Новикова», г. Санкт-Петербург

Gorokh A.O.

Student, Saint Petersburg State University of Civil Aviation named after Chief Marshal of Aviation A.A. Novikov, Saint Petersburg

Баходуров Ф.А.

Студент, ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации имени Главного маршала авиации А.А. Новикова», г. Санкт-Петербург

Bahodurov F.A.

Student, Saint Petersburg State University of Civil Aviation named after Chief Marshal of Aviation A.A. Novikov, Saint Petersburg

Аннотация

Исследуется логика государственных решений, которые за два десятилетия превратили Советскую Гавань – отдаленный залив на Татарском проливе с рыбными и лесными промыслами – в один из ключевых военно-морских и транспортных узлов советского Дальнего Востока. В отличие от традиционных историко-географических обзоров, работа строится вокруг трех аналитических тезисов: о разрыве между плановыми и реальными параметрами освоения залива в 1930-х годах; о том, что решение 1943 г. о строительстве № 500 НКВД СССР оказалось одновременно военным и инфраструктурным переломом, изменившим транспортную конфигурацию всего Дальнего Востока; и о двойственной природе итоговой модели – «военного города», в котором гражданская и оборонная функции были структурно неразделимы. Источниковую базу составляют опубликованные постановления ГКО и СМ СССР, данные официальных сайтов администрации Советско-Гаванского района и порта Ванино, научные статьи по истории базирования Тихоокеанского флота, укрепленных районов Дальнего Востока и трудовой мобилизации 1940-х годов. Статья содержит три

аналитические таблицы: о динамике плановых и реальных показателей строительства базы ТОФ в Советской Гавани в 1932 – 1941 гг.; о хронологии ключевых государственных решений по освоению залива; о структуре рабочей силы строительства № 500 по годам.

Ключевые слова: Советская Гавань, Тихоокеанский флот, строительство № 500, Северная Тихоокеанская военная флотилия, порт Ванино, дальневосточная оборона, принудительный труд, государственные решения.

Abstract

Article investigates the logic of state decisions that transformed Sovetskaya Gavan – a remote bay on the Tatar Strait known for its fisheries and timber industry – into one of the key naval and transport hubs of the Soviet Far East within two decades. Unlike traditional historical-geographical surveys, the study is structured around three analytical theses: the gap between planned and actual parameters of the bay's development in the 1930s; the argument that the 1943 decision on NKVD Construction No. 500 was simultaneously a military and an infrastructural turning point that reconfigured the transport map of the entire Far East; and the dual nature of the resulting model – a "military town" in which civilian and defence functions were structurally inseparable. The source base comprises published resolutions of the GKO and Council of Ministers of the USSR, data from official websites of the Sovetsko-Gavansky district administration and the port of Vanino, and academic articles on the history of Pacific Fleet basing, Far Eastern fortified districts, and labour mobilisation in the 1940s. The article contains three analytical tables: on the dynamics of planned vs actual indicators of Fleet base construction in Sovetskaya Gavan in 1932 – 1941; on the chronology of key state decisions concerning the bay's development; and on the structure of the workforce of Construction No. 500 by year.

Keywords: Sovetskaya Gavan, Pacific Fleet, Construction Project No. 500, North Pacific Military Flotilla, Port of Vanino, Far Eastern defense, forced labor, government decisions.

I. Гавань без дороги: структурный изъян советского Дальнего Востока

Залив Советская Гавань (до 1922 г. – Императорская Гавань, у аборигенного населения – Хаджи) был открыт лейтенантом Н.К. Бошняком 23 мая 1853 г. в ходе Амурской экспедиции Г.И. Невельского [7; 8]. Уже тогда он был описан как одна из лучших естественных гаваней в мире: защищенная от ветров со всех сторон, способная вместить крупные эскадры, глубокая настолько, что тяжелые суда могут подходить прямо к берегу [8; 9]. В августе 1853 г. Невельской лично основал в бухте Константиновской первый русский военный пост – Константиновский пост во главе с тем же Бошняком [9].

Однако на протяжении последующих восьмидесяти лет стратегический потенциал залива оставался нереализованным по одной конструктивной причине: гавань не имела сухопутного выхода к остальной России. Транссибирская магистраль упиралась во Владивосток; никакой железнодорожной связи между бассейном Амура и Татарским проливом не существовало. Любой корабль, вставший в Советской Гавани на ремонт или базирование, мог получить снаряжение, личный состав и грузы только морским путем из Владивостока – через нейтральные воды Японского моря, т.е. с гарантированным обходом японского флота в случае войны. В условиях нарастания японской военной угрозы после оккупации Маньчжурии (1931) это превращало весь северный участок советского тихоокеанского берега в стратегически ненадежный выступ [1; 3].

Именно это противоречие – превосходная гавань без сухопутного тыла – и породило тот узел государственных решений 1930 – 1940-х годов, который, в конечном счете, изменил не только положение Советской Гавани, но и всю транспортную конфигурацию советского Дальнего Востока. Ни одно из этих решений нельзя понять в отрыве от других: военно-морская база потребовала железной дороги, железная дорога – нового порта, новый порт – административного закрепления территории.

Для понимания масштаба проблемы необходимо зафиксировать исходное состояние района. К началу 1930-х годов Советско-Гаванский район – с административным центром

в поселке Советская Гавань – входил в состав Дальневосточного края. Хозяйство было представлено несколькими рыбокомбинатами, лесозаводом, леспромхозом, национальным колхозом «Ороч» и рыболовецкими колхозами [9]. Никаких военных объектов, способных обеспечить присутствие флота, не существовало. В 1932 г. вышел первый номер местной газеты «Советско-Орочская Звезда», что косвенно свидетельствует о том, насколько далекой периферией оставался район в системе советских приоритетов.

II. Разрыв между планом и результатом: строительство базы ТОФ в 1932 – 1941 гг.

Восстановление советских военно-морских сил на Тихом океане началось 21 апреля 1932 г. с созданием Морских сил Дальнего Востока (МСДВ); 11 января 1935 г. они были переименованы в Тихоокеанский флот (ТОФ) [2; 4; 6]. С самого начала Советская Гавань фигурировала в плановой документации как вторая операционная база флота – с полным спектром базирования: крейсера, эсминцы, подводные лодки, торпедные катера, авиация, судоремонт. По исследованию Ю.М. Зайцева, запрошенные в 1934 г. ассигнования на строительство базы составляли 79 млн руб.; правительство утвердило 63,5 млн, т.е. около 80%. На 1935 год было запрошено 46,1 млн руб. – но и эта сумма не обеспечивала даже завершения уже начатого строительства [1].

Хроническое недофинансирование при неизменно амбициозных плановых параметрах стало характерным противоречием всего довоенного периода. Ни один крупный объект не был введен в срок. Строительство баз подводных лодок в заливе Советская Гавань и заливе Владимира затягивалось год за годом; прибывающие новые корабли оставались без подготовленных береговых мест базирования [1]. Ниже, в табл. 1, приведено сопоставление плановых и реальных показателей освоения залива в 1934-1941 гг.

Таблица 1

Плановые показатели и реальное состояние строительства базы ТОФ в Советской Гавани

Год	Запрошено (млн руб.)	Утверждено (млн руб.)	Утверждено (% от запроса)
1934	79,0	63,5	80%
1935	46,1	н/д	н/д
1936–1938	н/д	н/д	н/д
1939	н/д	н/д	н/д
1940	н/д	н/д	н/д

Источник: составлено авторами по [1; 6; 9; 10].

Табл. показывает: с 1932 по 1941 г. Советская Гавань существовала как база «в рамках намерений», но не как реально подготовленный стратегический объект. Флотилия была создана, укрепрайон преобразован в военно-морскую базу – однако сухопутной связи с тылом по-прежнему не было. Войну 1941-1945 гг. флотилия встретила на незавершенной инфраструктуре. Система базирования Тихоокеанского флота в этот период, как показывает Е.Н. Галактионов, развивалась в условиях постоянного противоречия между нарастанием военной угрозы со стороны Японии и ограниченностью ресурсов, выделяемых на береговое строительство [3].

К принципиально иному, ускоренному режиму освоение перешло только в 1943 г. – когда логика Второй мировой войны и перспектива вступления СССР в войну с Японией сделали опорный узел на Татарском проливе абсолютно необходимым.

III. Перелом 1943 г.: одно решение с двойным эффектом

Постановление Государственного Комитета Обороны № 3407 от 21 мая 1943 г. «О строительстве железнодорожной линии Комсомольск – Советская Гавань» стало тем редким для советской практики документом, который одновременно решил несколько принципиально разных задач. Его принято рассматривать как военно-стратегическое решение – обеспечение надежного сухопутного выхода к тихоокеанскому побережью на случай войны с Японией. Но в действительности оно имело двойной эффект: военный и инфраструктурный [10].

Военный эффект очевиден: линия длиной около 475 километров через горный рельеф Сихотэ-Алиня соединила Комсомольск-на-Амуре с бухтой Ванина и Советской Гаванью. Отныне снабжение флотилии могло идти из глубины страны по железной дороге – независимо от контроля Японии над Японским морем. Инфраструктурный эффект оказался не менее значительным: тем же постановлением предписывалось строительство морского порта в бухте Ванина [11]. Так был создан транспортный узел, который через три года – после взрыва «Дальстроя» в Находке – стал главным гражданским портом советского Дальнего Востока [11].

Строительство № 500 НКВД СССР велось в экстремальные сроки и с использованием принудительного труда заключенных трех исправительно-трудовых лагерей (Нижне-Амурского, Восточного и Перевального) и мобилизованных спецпоселенцев [12]. По данным, зафиксированным в историографии строительства, численность рабочей силы нарастала каждые полгода – вплоть до открытия движения 20 июля 1945 г. В ноябре 1946 г. линия была сдана в постоянную эксплуатацию [5]. Динамика рабочей силы представлена в табл. 2.

Таблица 2

Численность рабочей силы строительства № 500 НКВД СССР по годам (1943–1946)

Дата	Всего (тыс. чел.)	в том числе заключенные ИТЛ	в том числе спецпоселенцы и вольнонаемные	Состояние строительства
01.01.1944	~66	основная часть	меньшая часть	Развертывание работ с обоих концов; переправа через Амур организована
01.01.1945	~92	основная часть	возросла	Земляное полотно проложено; укладка рельсов ведется
01.01.1946	~119	основная часть	значительная часть	Линия открыта в рабочем движении (20.07.1945); достройка объектов инфраструктуры
ноябрь 1946	н/д	н/д	н/д	Сдача линии в постоянную эксплуатацию

Источник: составлено авторами по [10; 12].

Цифры в табл. отражают не только масштаб строительства, но и его природу: численность рабочей силы росла именно за счет мобилизационных механизмов НКВД. Это принципиально важно для понимания специфики советского дальневосточного проекта: инфраструктура, которая сегодня воспринимается как обычная железная дорога, была в действительности результатом крупнейшей принудительной стройки военных лет –

сопоставимой с другими объектами ГУЛАГа по масштабу, но значительно более ускоренной по срокам [12].

Второй эффект постановления 1943 г. проявился с небольшим запозданием. После взрыва парохода «Дальстрой» 24 июля 1946 г. в порту Находка, когда 7 000 тонн аммонала и 400 тонн тротила уничтожили портовые сооружения на мысе Астафьева и унесли 105 жизней, весь грузооборот «Дальстроя» был перенаправлен в Ванино [11]. Постановление Совета Министров СССР от 17 февраля 1947 г. официально передало порт Ванино из ведения Министерства морского флота в ведение «Дальстроя», сделав его главным перевалочным узлом для грузов на Колыму, Сахалин, Магадан, Камчатку. Так в течение четырех лет железнодорожная линия, рассчитанная как военный объект, стала базой крупнейшей гражданской транспортной системы советского Дальнего Востока.

IV. «Двойной город»: военная и гражданская функции как нераздельное целое

Результатом всех описанных процессов стала особая городская структура, которую можно обозначить как «двойной город». Термин фиксирует то обстоятельство, что Советская Гавань не имела ни одной функции, которую можно было бы назвать чисто гражданской или чисто военной: все они были переплетены между собой организационно, административно и физически.

18 января 1941 г. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР рабочий поселок получил статус города краевого подчинения [9]. Это решение совпало по времени с преобразованием укрепрайона в военно-морскую базу и созданием Северной Тихоокеанской флотилии. Город и флотилия росли синхронно. Военно-морской госпиталь, дома офицеров, гарнизонные клубы, школы при воинских частях – все это создавало инфраструктуру, которую городская власть не строила и не финансировала, но без которой нормальная городская жизнь была бы невозможна.

Показательны два эпизода, касающихся культурной инфраструктуры. В 1932 г. во Владивостоке был основан Драматический театр Тихоокеанского флота. В 1955 г. его перевели в Советскую Гавань, где он работал до 1996 г. [9]. Театр флота в городе с несколькими десятками тысяч жителей – это типичная для советских военно-морских городов практика, при которой культурное учреждение создается для обслуживания военного контингента, но де-факто становится единственным значимым учреждением подобного рода для всего города. Аналогичная история – с Краеведческим музеем им. Н.К. Бошняка: открытый в 1966 г. как общественная инициатива краеведов и ветеранов [9], он строился на материале, который никак не был связан с военной функцией города, – и тем самым фиксировал первые признаки раздвоения идентичности: гарнизонный город начинал искать гражданскую историю.

15 сентября 1948 г. Советская Гавань была передана из Приморского в Хабаровский край [9; 13]. Это административное решение закрепляло за Хабаровским краем весь длинный участок побережья с двумя крупными портовыми районами – Совгаванью и Ванино – и военно-морской базой 7-го ВМФ, в статусе которой Советская Гавань находилась с 1947 г. [6]. После объединения флотов в 1953 г. статус главной базы флотского объединения был утрачен, но военное присутствие осталось – в форме пункта базирования подводных лодок и надводных кораблей Тихоокеанского флота [9; 13].

**Хронология ключевых государственных решений по освоению Советской Гавани
(1853-1953)**

Год	Решение / событие	Принявший орган	Последствия
1853	Открытие залива Хаджи; основание Константиновского поста	Амурская экспедиция; Г.И. Невельской	Закрепление залива за Россией; первое постоянное поселение
1932	Создание МСДВ; Советская Гавань включена в план как вторая операционная база	СНК СССР	Начало планового военно-морского освоения; хронический разрыв план / факт
1937	Постановление о БАМе (включает линию до Совгавани)	СНК СССР, ЦК ВКП(б)	Начало ж/д строительства с обоих концов; консервация в 1941
1939	Образование Северной Тихоокеанской военной флотилии с базой в Совгавани	Нарком ВМФ	Юридическое закрепление военно-морского статуса залива
18.01.1941	Присвоение статуса города краевого подчинения	Президиум ВС РСФСР	Административное оформление; упразднение Советского района
21.05.1943	Постановление ГКО № 3407 о строительстве ж/д линии Комсомольск – Совгавань и порта в бухте Ванина	ГКО СССР	Создание строительства № 500; начало масштабного принудительного труда; военный и инфраструктурный перелом
20.07.1945	Первый поезд из Комсомольска-на-Амуре в бухту Ванина	Строительство № 500 НКВД	Сухопутная связь залива с материком установлена впервые в истории
17.02.1947	Постановление СМ СССР: порт Ванино передан «Дальстрою»	СМ СССР	Ванинский порт – главный гражданский порт советского ДВ; перевалка грузов на Колыму, Сахалин, Магадан
15.09.1948	Передача Советской Гавани из Приморского в Хабаровский край	СМ СССР	Административное закрепление двух крупных портов и ВМБ за краем
янв. 1947 – апр. 1953	7-й ВМФ с главной базой в Советской Гавани; затем объединение в ТОФ	НК ВМФ / Мин. ВМС	Пик военно-морского статуса; сохранение базирования подводных лодок

Источник: составлено авторами по [4; 6; 7; 8; 9; 10; 11; 13].

Табл. 3 позволяет увидеть принципиальную особенность советской политики в отношении Советской Гавани: все ключевые решения либо одновременно затрагивали военную и гражданскую сферы (постановление ГКО 1943 г.), либо принимались в логике военной необходимости, но давали долгосрочный гражданский эффект (передача Ванинского порта «Дальстрою»). «Чисто гражданских» или «чисто военных» решений в этой хронологии практически нет – что и делает Советскую Гавань столь показательным примером советской модели форсированного освоения.

V. Что из этого осталось: долгосрочные последствия форсированного освоения

Военно-морской и транспортный узел, сложившийся к началу 1950-х годов, оказался удивительно устойчивым. После объединения Тихоокеанских флотов в 1953 г. Советская Гавань утратила статус главной базы, но не военно-морское присутствие. Пункт базирования подводных лодок в бухте Постовая функционировал десятилетиями; паромная переправа Ванино – Холмск, связавшая материк с Сахалином, была открыта в 1973 г. и работает по сей день [11]. Именно эта переправа, в конечном счете, порождение железнодорожной линии, построенной заключенными в 1943 – 1946 гг., – является сегодня главной артерией, соединяющей Сахалин с материковой частью России.

Город оказался в положении, типичном для советских военных городов постсоветского периода: после вывода части воинских частей и сокращения флотского присутствия исчезла инфраструктура, которая фактически подменяла городское хозяйство. Госпиталь, театр, клубы – объекты, созданные для армии и флота, но функционировавшие как общегородские учреждения – закрывались или передавались гражданским структурам без адекватного финансирования. Население города с начала 1990-х годов устойчиво сокращалось [9].

Это и есть долгосрочное последствие «двойного города»: структура, созданная для военных задач, оказывается уязвимой в мирной гражданской логике. Советская Гавань сделала именно то, для чего была создана: обеспечила тихоокеанское базирование флота в годы наибольшей угрозы, дала стране второй выход к Тихому океану, стала узлом перевалки грузов для Колымы и Сахалина. То, что эти задачи были решены в значительной мере через принудительный труд и форсированную военную мобилизацию ресурсов, – исторический факт, который не меняет итога, но принципиально определяет его природу.

Выводы

Анализ трех аналитических тезисов, заявленных в начале статьи, позволяет сформулировать следующие выводы. Первый: разрыв между плановыми и реальными показателями освоения залива в 1932 – 1941 гг. был системным, а не случайным явлением. Он отражал общее противоречие советской военно-морской политики на Дальнем Востоке: базировать флот там, куда невозможно подвезти ресурсы по суше.

Второй: постановление ГКО № 3407 от 21 мая 1943 г. устранило это противоречие одновременно по двум линиям – военной (надежный тыл для флотилии) и инфраструктурной (новый портовый узел, который немедленно стал использоваться в интересах гражданской экономики). Это сделало решение 1943 г. подлинным переломным моментом в истории не только Советской Гавани, но и всего советского Дальнего Востока.

Третий: итоговая конфигурация – «двойной город» с нераздельными военной и гражданской функциями – оказалась эффективной в условиях советской плановой экономики и уязвимой при переходе к рыночным отношениям. Изучение этой модели важно для понимания общей логики советского форсированного освоения труднодоступных приграничных регионов, в которой военная необходимость и административная мобилизация ресурсов создавали устойчивые структуры с непредсказуемой долгосрочной судьбой.

Литература

1. Зайцев Ю.М. Система базирования Тихоокеанского флота СССР 1932-1941 гг. [Электронный ресурс] / Ю.М. Зайцев // Россия и АТР: научный журнал Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН. - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sistema-bazirovaniya-tihookeanskogo-flota-sssr-1932-1941-gg> (дата обращения: 08.05.2026).
2. Захаров С.Е. Краснознаменный Тихоокеанский флот [Текст] / С.Е. Захаров, В.Н. Багров, С.С. Бевз, М.П. Котухов, В.Д. Сабанеев. - 3-е изд., испр. и доп. - М.: Воениздат, 1981. - 318 с.
3. Галактионов Е.Н. Создание системы укрепленных районов для обеспечения обороны морского побережья Дальнего Востока СССР в 1930-е годы [Электронный ресурс] / Е.Н. Галактионов // Россия и АТР. - 2014. - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sozдание-sistemy-ukreplennyh-rayonov-dlya-obespecheniya-oborony-morskogo-poberezhya-dalnego-vostoka-sssr-v-1930-e-gody> (дата обращения: 08.05.2026).
4. История Тихоокеанского флота [Электронный ресурс] // Министерство обороны Российской Федерации: официальный сайт. - URL: <https://structure.mil.ru/structure/forces/navy/associations/structure/forms/pacific/history.htm> (дата обращения: 08.05.2026).
5. Комсомольск-на-Амуре: материалы по истории города [Электронный ресурс] // Хабаровский край сегодня: официальный портал. - URL: <https://todaykhv.ru> (дата обращения: 08.05.2026).
6. Тихоокеанский флот ВМФ России [Электронный ресурс] // Министерство обороны Российской Федерации: официальный сайт. - URL: <https://structure.mil.ru/structure/forces/navy/associations/structure/forms/pacific.htm> (дата обращения: 08.05.2026).
7. Невельской Г.И. Подвиги русских морских офицеров на крайнем Востоке России: 1849-1855 [Текст] / Г.И. Невельской. - СПб.: Типография Морского министерства, 1878. - 424 с.
8. Алексеев А.И. Дело всей жизни: книга о подвиге адмирала Г.И. Невельского [Текст] / А.И. Алексеев. - Хабаровск: Кн. изд-во, 1972. - 304 с.
9. Из истории о Советской Гавани [Электронный ресурс] // Администрация городского поселения «Город Советская Гавань»: официальный сайт. - URL: <http://admsovgav.ru> (дата обращения: 08.05.2026).
10. Почему железнодорожная линия Комсомольск-на-Амуре - Совгавань построена в рекордно короткие сроки [Электронный ресурс] // Родина. - 2025. - 20 июля. - URL: <https://rodina-history.ru/2025/07/20/pochemu-zheleznodorozhnaia-liniia-komsomolsk-na-amure-sovgavan-postroena-v-rekordno-korotkie-sroki.html> (дата обращения: 08.05.2026).
11. История порта Ванино [Электронный ресурс] // Акционерное общество «Ванинский морской торговый порт»: официальный сайт. - URL: <https://www.vaninoport.ru> (дата обращения: 08.05.2026).
12. Чернолуцкая Е.Н. Мобилизация спецпоселенцев на строительство железной дороги Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань (1943-1946 гг.) [Текст] / Е.Н. Чернолуцкая // Вестник Дальневосточного отделения РАН. - 2013. - № 1 (167). - С. 88-93.
13. История Советско-Гаванского муниципального района [Электронный ресурс] // Администрация Советско-Гаванского муниципального района: официальный сайт. - URL: <http://www.sovgavan-rayon.ru> (дата обращения: 08.05.2026).