



005007474

На правах рукописи

СУТОРМИН ВЛАДИМИР АНАТОЛЬЕВИЧ

**РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ СОВЕТСКОЙ МОРСКОЙ ПОГРАНИЧНОЙ
ОХРАНЫ И ЕЕ КОРАБЕЛЬНО-КАТЕРНОГО СОСТАВА
В 1918–1941-х ГГ.**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

12 ЯНВ 2012

Краснодар – 2012

Работа выполнена на кафедре истории и методики ее преподавания Славянского-на-Кубани государственного педагогического института

Научный руководитель: кандидат исторических наук, доцент
Рябиков Александр Николаевич

Официальные оппоненты: доктор исторических наук, доцент
Януш Сергей Владимирович

кандидат исторических наук,
старший научный сотрудник
Морозов Мирослав Эдуардович

Ведущая организация: Военно-научно-учебный центр ВМФ
«Военно-морская академия имени
Н.Г. Кузнецова»

Защита состоится 27.01.2012 г. в 14.00 на заседании
диссертационного совета Д.212.101.03 по историческим наукам в Кубанском
государственном университете по адресу:

350040, г. Краснодар, ул. Ставропольская, 149

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке Кубанского
государственного университета

Автореферат разослан 16 декабря 2011 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
кандидат исторических наук, доцент



П.П. Матющенко

1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. В настоящий момент, в условиях преобразований, проходящих в Пограничной службе, при современном строительстве береговой охраны федеральной службы безопасности, необходим учет исторического опыта развития сил морской пограничной охраны и ее обеспечения специализированными пограничными кораблями и катерами.

Современная система береговой охраны сформировалась главным образом на фундаменте, заложенном в советский период. Наиболее характерным в этом отношении является этап довоенного строительства морпогранохраны. Именно в эти годы происходило формирование системы морской пограничной охраны советского государства, была заложена основа, на базе которой происходило строительство пограничной охраны в дальнейшем. Становление и развитие системы морской пограничной охраны напрямую зависело от обеспеченности кораблями и катерами, поскольку они составляют ее основу. Сложившаяся в период 1918–1941 гг. организация строительства и поставки кораблей пограничным войскам, принятые программы военного судостроения, сделавшие возможным существенное обновление судового состава морских частей, позволили обеспечить охрану морских и речных границ на всем их протяжении. Вместе с тем, отечественная историография свидетельствует, что имеются «белые пятна», касающиеся истории формирования и развития морпогранохраны как одной из неотъемлемых частей Пограничной службы в целом.

Несмотря на более чем 70-летний отрезок, прошедший со времени рассматриваемых событий, они содержат полезный опыт и сведения для настоящего времени. Исследование проблемы позволит спрогнозировать пути совершенствования пограничного корабельно-катерного состава, его проектирования и строительства; оценить место и роль береговой охраны в обеспечении безопасности государства в пограничной сфере. Недостаточная разработанность проблемы, ее научная и практическая значимость на современном этапе определили выбор темы диссертационного исследования.

Объектом исследования является советская морская пограничная охрана в период 1918–1941 гг. и ее роль в обеспечении безопасности государства.

Предметом исследования является генезис системы советской морской пограничной охраны и ее корабельно-катерного состава в 1918–1941 гг.

Хронологические рамки исследования определяются периодом 1918–1941 гг. как временем формирования, становления и совершенствования системы охраны границ страны на море, началом разработки и серийного производства специализированных пограничных кораблей в соответствии с принятыми правительством программами военного судостроения.

Территориальные рамки исследования определяются дислокацией и театрами служебно-боевой деятельности советских частей морпогранохраны, практически всеми районами морей, рек и озер, омывавших границы Советской России и СССР указанного хронологического периода.

Степень изученности темы. Несмотря на то, что ранее исследования по вопросу развития системы советской морской пограничной охраны и ее корабельно-катерного состава в довоенный период в прямой постановке не

проводились, отдельные аспекты изучаемой проблемы нашли отражение в отечественной и зарубежной историографии. Работы, в которых рассматриваются те или иные вопросы истории формирования и становления системы советской морской пограничной охраны, развития ее корабельно-катерного состава в 1918–1941 гг., можно условно разбить на несколько больших групп.

Это, в первую очередь, обобщающие труды по истории пограничных войск и их морских частей, а также отдельных объединений и соединений пограничной охраны. К таким работам относятся «Очерки по истории и организации пограничной охраны», «Боевой путь советских пограничных войск: краткий очерк», «Часовые советских границ. Краткий очерк истории пограничных войск СССР», «Летопись пограничных войск КГБ СССР», а также труд О. А. Купцова¹. Достаточно подробно проанализировано строительство и совершенствование структуры пограничных войск в монографиях А. И. Чугунова, А. Н. Брижика, С. А. Быстрова, Н. И. Макарова, В. Ф. Нэха, К. В. Скоркина². Кроме того, вышел ряд исследований: И. И. Петрова, В. В. Слабуки, а также коллективных изданий³ по отдельным объединениям и соединениям пограничной охраны, истории приморских пограничных округов, где дается общее представление о процессе становления морской охраны в рассматриваемых регионах.

Непосредственно истории морской пограничной охраны посвящены всего несколько работ. В 1996 году в журнале «Ветеран границы» вышел ряд статей В. В. Бурджука, посвященных историческим аспектам строительства морских пограничных частей. Большой интерес представляет статья Г. П. Попова и П. Ж. Прошальгина⁴, в которой отражены исторические аспекты развития организационной структуры морпогранохраны.

Рассматривая отечественную историографию по деятельности пограничных войск, следует особо выделить работу Ф. А. Мошкова и коллективный труд В. И. Боярского, В. А. Дмитриева, Н. Н. Кудинова⁵, посвященные истории строительства морской пограничной охраны России на протяжении всего ее существования. В связи с достаточно широким кругом освещаемых вопросов не все из

¹ Очерки по истории и организации пограничной охраны. М., 1930; Боевой путь советских пограничных войск. М., 1962; Часовые советских границ. М., 1983; Летопись пограничных войск КГБ СССР. М., 1981; Купцов О. А. Из истории создания и строительства советских пограничных войск (1918–1926 гг.). М., 1959.

² Брижик А. Н. Пограничные войска советского государства. История и проблемы строительства. 1918–1941 гг. М., 1988; Быстров С. А. Строительство и служебно-боевая деятельность пограничных войск в период военной реформы и технической реконструкции народного хозяйства 1924–1938. М., 1995; Нэх В. Ф. Пограничная политика Советского государства (1917–1941 гг.). М., 2006; Чугунов А. И. Борьба на границе, 1917–1928. М., 1980; Скоркин К. В. Кто руководил НКВД, 1934–1941: Справочник. М., 1999 и др.

³ Петров И. И. На Тихоокеанских рубежах. Владивосток, 1990; Слабука В. В. На самых дальних рубежах... // Пограничник Северо-Востока. 2004. № 23–40; Краснознаменный Прибалтийский пограничный. Рига, 1983 и др.

⁴ Бурджук В. В. Создание и становление советской морской погранохраны // Ветеран границы. 1996. № 3 и др., Попов Г. П., Прошальгин П. Ж. Реформа морпогранохраны плывет на ржавом корабле // Независимое военное обозрение. 2005. № 4. С. 25–28.

⁵ Мошков Ф. А. Морская пограничная охрана России: от Петра I до наших дней. М., 2007; Боярский В. И., Дмитриев В. А., Кудинов Н. Н. Пограничный надзор на море. М., 2006.

них удалось раскрыть одинаково полно. Данные работы названы в подзаголовках соответственно историческим и историко-документальным очерками, так как авторами («не ставилась цель всесторонне осветить все проблемы, касающиеся строительства, служебно-боевой деятельности морской пограничной службы, кадрового и технического ее потенциалов»¹).

Определенную информацию о пограничных кораблях довоенного периода удалось почерпнуть из ряда историко-публицистических работ Н. А. Жигалина, С. А. Балакина, Л. Л. Ермаша и В. С. Бирюка, В. Г. Андриенко, П. И. Качура, А. А. Гайдука и Р. В. Лапшина, В. В. Костриченко и К. Л. Кулагина, В. В. Бурачка, А. В. Платонова, И. И. Черникова², в которых изложена история создания и службы наиболее известных советских кораблей и катеров, участвовавших в охране государственной границы.

В отдельную группу можно выделить справочные издания по корабельному составу довоенного периода, подготовленные такими крупнейшими исследователями советского флота, как С. С. Бережной, С. В. Патянин, А. В. Платонов³. Кроме того, необходимо отметить специализированные служебные издания Морского Генерального Штаба, Оперативного управления штаба РККФ, Народного Комиссариата Военно-Морского Флота⁴, которыми удалось воспользоваться при проведении диссертационного исследования.

Следующий массив литературы, освещающий процесс развития корабельно-катерного состава, составляют работы В. Н. Бурова, В. Ю. Грибовского, А. М. Васильева, В. Н. Краснова, Н. С. Симонова, В. А. Золотарева и В. С. Шломина⁵ по советскому судостроению, принятым в стране кораблестроительным

¹ Боярский В. И., Дмитриев В. А., Кудинов Н. Н. Пограничный надзор на море. М., 2006. С. 3.

² Жигалин Н., Козлов П. Красный выпел. Владивосток, 1942; Балакин С. А. «Киров» и «Держинский» // Морская кампания. 2009. № 1. С. 30–41; Ермаш Л. Л., Бирюк В. С. Малые охотники типа МО-IV. СПб., 1999; Андриенко В. Г. Тральщики типа «Бомбардир» // Судостроение. 1989. № 7. С. 60–62; Качур П. И. Большие охотники за подводными лодками проекта 122а/122бис // Морская коллекция. 2004. № 1; Гайдук А. А., Лапшин Р. В. Военно-морские силы прибалтийских государств 1918–1940 гг. СПб., 2009; Костриченко В. В., Кулагин К. Л. Быстроходные тральщики типа «Фугас» // Морская коллекция. 2005; Бурачек В. В. Как создавались бронекатера // Катера и яхты. 1990. № 1. С. 103–107; Платонов А. В. Советские мониторы, канонерские лодки и бронекатера. В 2 ч. Ч. I. СПб., 2002; Черников И. И. Флот на реках. СПб., 2003 и др.

³ Бережной С. С. и др. Корабли и вспомогательные суда советского Военно-Морского Флота (1917–1927 гг.). Справочник. М., 1981; Бережной С. С. Корабли и суда ВМФ СССР 1928–1945. Справочник. М., 1988; Патянин С. В. Корабли Второй мировой войны. ВМФ СССР 1941–1945 гг. // Морская кампания. 2009. № 3; Платонов А. В. Энциклопедия советских надводных кораблей. 1941–1945. СПб., 2002.

⁴ Судовой справочник морских сил Союза ССР на 1924 год. Л., 1925; Таблицы элементов судов, входящих в составы Балтийского и Черноморского флотов, Флотилии Северного Ледовитого океана и флотилий, возникших во время войны. СПб., 1917; Гражданская война. Боевые действия на морях, речных и озерных системах. Том II. Части I и 2. Л., 1926 и др.

⁵ Буров В. Н. Отечественное кораблестроение в третьем столетии своей истории. СПб., 1995; Грибовский В. Ю. Рабоче-крестьянский Военно-морской флот в предвоенные годы. 1936–1941. СПб., 1996; Васильев А. М. Линейные корабли типа Советский Союз. СПб., 2006; Краснов В. Н. Военное судостроение накануне Великой Отечественной войны. М., 2005; Симонов Н. С. Военно-промышленный комплекс СССР в 1920–1950-е годы. М., 1996; Золотарев В. А. Шломин В. С. Как создавалась военно-морская мощь Советского Союза. В 2 кн. Кн. I. СПб., 2004 и др.

программам, а также посвященные рассматриваемому периоду третий и четвертый тома «Истории отечественного судостроения»¹. Важными для проводимого исследования являются труды И. Я. Баскакова, Б. Е. Гольмана, Г. С. Дмитриева, Л. А. Кузнецова, К. К. Старосельцева² об истории ведущих судостроительных предприятий СССР, принимавших участие в реализации программ военного судостроения первых пятилеток, существенно дополнившие информацию официальных источников.

Еще одним направлением военно-морской историографии можно считать работы Д. В. Ливенцева, В. А. Золотарева, И. А. Козлова, а также коллективные труды³ по истории военного флота, его региональных объединений, в которых также освещались вопросы обеспечения пограничной безопасности в зонах ответственности соответствующих сил, организации взаимодействия с частями морской пограничной охраны.

Несмотря на большую ценность указанных выше трудов для проводимого исследования, их авторы не ставили перед собой задачи воссоздать облик собственно корабельно-катерного состава морской пограничной охраны, и, в результате, крайне важная информация о пограничных судах оказалась рассеянной по многочисленным томам работ по общей истории советского флота и отдельных кораблей.

Отдельные аспекты изучаемой проблемы освещены в ряде диссертационных исследований, среди которых выделяются работы С. Г. Бандурина, А. А. Барина, С. А. Быстрова, А. Ю. Плотникова, С. А. Селзнева, В. В. Терещенко, М. С. Хитина⁴. Однако необходимо упомянуть, что в имеющихся исследованиях тема истории морской пограничной охраны затрагивалась только в контексте общего развития пограничных войск Советского Союза. Кроме того, были защищены диссертации К. Л. Кулагина, Д. В. Ливенцева, Н. Ф. Минаева,

¹ Цветков И. Ф., Спасский И. Д. История отечественного судостроения. В 5 т. Т.3. СПб., 1995; Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И. История отечественного судостроения. В 5 т. Т. 4. СПб., 1996.

² Баскаков И. Я., Гольман Б. Е. и др. Судостроительная фирма «Алмаз». СПб., 2001; Дмитриев Г. С. Полявка в кораблестроении. Казань, 1999; Кузнецов Л. А., Вебер А. В. и др. Адмиралтейские верфи. СПб., 1996; Старосельцев К. К. Катера. Воспоминания очевидца. М., 2008 и др.

³ Ливенцев Д. В. Военно-морские силы на Тихом океане в 1932–1938 гг. Воронеж, 1996; Митичкин Н. С., Кулагин В. В. и др. Тихоокеанский флот России. 1731–2006. Владивосток, 2006; 1988; Золотарев В. А., Козлов И. А. Три столетия Российского флота. СПб., 2004 и др.

⁴ Бандурин С. Г. История формирования руководящих кадров Пограничной службы России в XX веке (царская Россия, СССР, Российская Федерация): автореф. дис. ... д-ра ист. наук: 07.00.02. М., 2009; Барин А. А. Формирование границы Отечества: история и современность: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. М., 2002; Быстров С. А. Исторический опыт Советского государства по осуществлению кадровой политики в пограничных войсках СССР 1918 – июнь 1941 гг.: дис. ... канд. ист. наук. М., 1993; Плотников А. Ю. Формирование Дальневосточной границы России в XVIII – первой половине XX вв.: автореф. дис. ... д-ра ист. наук: 07.00.02. М., 2009; Селзнев С. А. Исторический опыт создания и деятельности советских погранвойск в 1918–1922 гг.: автореф. дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. М., 2008; Терещенко В. В. Создание и развитие системы пограничных округов Советского государства (1918 – июнь 1941 гг.): дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. М., 2003; Хитин М. С. Пограничная политика Советского государства на Дальнем Востоке (1917–1925 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. Хабаровск, 2006.

М. Э. Морозова¹ по истории военного флота, в которых достаточно всесторонне освещены вопросы проектирования, строительства, вооружения кораблей в период 1918–1941 гг.

Среди работ иностранных авторов по рассматриваемой проблеме можно указать работы таких авторов и издательств, как Campbell J., Conway, Fairhall D., Lambert J., Rohwer J.², имеющие справочный характер и дающие наиболее достоверную, по сравнению с основным массивом работ остальных зарубежных авторов, характеристику советского корабельного состава, его вооружения и использовавшихся технических средств.

В целом историографический анализ позволяет сделать вывод о том, что до настоящего времени не проводилось комплексного научного исследования, в котором бы рассматривался ход становления морской пограничной охраны, развития пограничного корабельно-катерного состава СССР в период 1918–1941 гг. Поэтому вопросы организации и совершенствования системы охраны границы на морских и речных участках, обеспечения морских пограничных частей кораблями и катерами в эти годы требуют более детального и основательного изучения.

Целью исследования является комплексное изучение развития системы советской морской пограничной охраны и ее корабельно-катерного состава в 1918–1941 гг.

Автор для достижения поставленной цели считает необходимым решить следующие задачи:

- исследовать историю становления и развития системы советской морской пограничной охраны в рассматриваемый период;
- раскрыть деятельность советского правительства, руководства органов государственной безопасности и пограничной охраны по организации строительства и поставок пограничных кораблей;
- выявить основные тенденции и этапы развития военного кораблестроения для пограничных частей;
- проанализировать особенности вооружения и характеристики пограничных кораблей и катеров, распределение различных типов плавсредств по регионам;
- определить степень влияния укомплектованности морских пограничных частей корабельно-катерным составом на их способность обеспечения безопасности государства в пограничной сфере.

¹ Кулагин К. Л. Вооружение кораблей ВМФ СССР 1922–1945 гг.: Историко-статистическое исследование: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. М., 2007; Ливенцев Д. В. Советские военно-морские и речные силы в Дальневосточной внешней политике (1917–1945 гг.): автореф. дис. ... д-ра ист. наук: 07.00.02. М., 2007; Минаев Н. Ф. Борьба Коммунистической партии за развитие и укрепление Военно-Морского Флота СССР в годы довоенных пятилеток (1928–1941 гг.): дис. ... д-ра ист. наук. М., 1975; Морозов М. Э. Эволюция корабельного состава военно-морских флотов Советского Союза и фашистского блока в годы Великой Отечественной войны (Историко-статистическое исследование): дис. ... канд. ист. наук: 20.02.22. М., 1997.

² Campbell J. Naval weapon of World War Two. London, 1985; Conway's of the world fighting ships 1922-1946. London, 1985; Fairhall D. Russian Sea Power. Boston, 1971; Lambert J. Ross A. Allied coastal Forces of World War II. London, 1995; Rohwer J., Monakov M. S. Stalin's Ocean-going Fleet: Soviet Naval Strategy and Shipbuilding Programmes, 1935–1953. London, 2001.

Методологическая основа работы

В основу методологии диссертационного исследования положены фундаментальные принципы исторической науки – объективности и историзма. В процессе работы над диссертацией автор использовал специально-исторические методы: сравнительно-исторический, историко-генетический, статистический, ретроспективный, периодизации, хронологический, которые позволили решить задачи исследования.

Источниковую базу диссертации составили неопубликованные и опубликованные документы и материалы.

Первая группа источников представлена архивными документами. В диссертации использованы материалы Российского государственного архива Военно-Морского Флота (РГА ВМФ), Российского государственного архива экономики (РГАЭ), Российского государственного военного архива (РГВА), Центрального архива Министерства обороны (ЦАМО), Центрального пограничного музея ФСБ России (ЦПМ), Музея морских частей пограничных войск (ММЧПВ).

Из Российского государственного архива Военно-Морского Флота использованы материалы фондов: Р-12 «Управление помощника начальника Военно-Морских Сил по технико-хозяйственной части»; Р-95 «Центральный комитет Балтийского флота», содержащие отчеты, указания и донесения по охране морской границы в период после 1918 года; Р-360 «Техническое управление Управления Военно-Морских Сил Рабоче-Крестьянской Красной Армии», Р-441 «Управление кораблестроения Военно-Морского Флота», Р-1483 «Управление Морских Сил Рабоче-Крестьянской Красной Армии», Р-1877 «Главный Морской Штаб», включающие документы по военным судостроительным программам первой, второй и третьей пятилеток и итогам выполнения упомянутых программ.

В Российском государственном архиве экономики при проведении исследования рассмотрены документы по организации и формированию частей пограничной охраны СССР в 1920–40-х гг., хранящиеся в фонде 413 «Материалы по организации пограничной охраны», а также планы, справки и отчетные документы по судостроительным программам, хранящиеся в фондах 4372 «Государственный плановый комитет СССР», 8183 «Главные управления морской судостроительной промышленности», 8899 «Министерство судостроительной промышленности СССР».

Из фонда 4 «Управление делами при Народном Комиссаре обороны СССР» Российского государственного военного архива были извлечены документы, позволившие подробно рассмотреть количественные показатели и ход развития судового состава военного флота и морской погранохраны, а также отражающие особенности выполнения программ советского военного судостроения в 1928–1941 гг. Из фонда 18478 «Управления, штабы соединений и частей пограничных войск» использованы отчетные данные и доклады по численному составу сил пограничной охраны 1918–1941 гг., содержащие важные статистические и справочные материалы, позволившие уточнить распределение сил и средств морских частей на охраняемых участках границы.

В Центральном архиве Министерства обороны изучены документы фонда 130 «Центральное управление пограничного надзора», содержащие материалы по организации пограничной охраны и служебно-боевой деятельности пограничных частей.

Документальный фонд Центрального пограничного музея содержит многочисленные исторические документы по формированию морских пограничных отрядов, баз и частей, позволившие уточнить и обобщить полученные фактические данные по исследуемой теме. Здесь же содержится документация по разработке, планированию и реализации программ военно-морского судостроения морпогранохраны второй и третьей пятилеток, статистические данные по пограничному корабельно-катерному составу.

В Документальном фонде Музея морских частей пограничных войск обнаружены исторические справки, обзоры и доклады по деятельности частей морской пограничной охраны за период 1918–1941 гг., сведения о комплектовании корабельно-катерным составом, там же имеются дневники и записи участников событий, ветеранов-пограничников, дополнившие официальную документальную информацию ранее неизвестными подробностями событий.

Вторая группа источников представлена опубликованными сборниками документов, содержащими нормативные правовые акты, ведомственные нормативные акты, другие документы Всероссийской чрезвычайной комиссии по борьбе с контрреволюцией и саботажем (ВЧК), Объединенного государственного политического управления (ОГПУ), Народного Комиссариата внутренних дел (НКВД), Совета Труда и Оборона (СТО), Совета Народных Комиссаров (СНК), Центрального Комитета Всесоюзной коммунистической партии (большевики) (ЦК ВКП(б), Народного Комиссариата Военно-Морского Флота (НКВМФ), касающиеся вопросов строительства пограничной охраны в рассматриваемый период¹.

Определенную долю опубликованных источников составляет мемуарная литература. Среди мемуаров, имеющих непосредственное отношение к теме исследования, необходимо отметить воспоминания Н. Г. Кузнецова, Ю. В. Ладинского, В. С. Бирюка², в которых содержится немало важных фактических данных, не нашедших систематизированного отражения в других источниках, об особенностях службы и использования сторожевых катеров.

¹ Приказы НКВД СССР 1934–1941 гг.: Каталог рассекреченных документов Государственного архива Российской Федерации. Новосибирск, 1999; Из истории войск ВЧК и пограничной охраны. Документы и материалы. 1917–1921. М., 1958; Из истории советских пограничных войск. Документы и материалы. 1921–1927. М., 1963; Из истории советских пограничных войск. Документы и материалы. 1928–1934. М., 1971; Из истории советских пограничных войск. Документы и материалы. 1935–1941. М., 1973; Пограничные войска СССР. Сборник документов и материалов. 1918–1928. М., 1973; Пограничные войска СССР. Сборник документов и материалов. 1928–1938. М., 1972; Пограничные войска СССР. Сборник документов и материалов. 1939–1941. М., 1970; Без грифа «секретно». Краснодар, 2005 и др.

² Кузнецов Н. Г. Накануне. М., 1989; Ладинский Ю. В. На фарватерах Балтики. М., 1973; Бирюк В. С. Всегда впереди. Малые охотники в войне на Черном море. 1941–1944. СПб., 2005.

Научная новизна настоящей работы состоит в следующем:

1. Впервые проведено комплексное исследование развития системы советской морской пограничной охраны, которое позволило выявить особенности ее обеспечения кораблями и катерами в 1918–1941 гг.

2. Собраны и систематизированы статистические данные, характеризующие возрастание обеспеченности пограничных частей кораблями и катерами на различных этапах становления системы морской пограничной охраны, что дало возможность оценить положительное влияние проводимых реформ по созданию морских соединений на развитие пограничного корабельно-катерного состава.

3. Установлено, что процесс совершенствования пограничного корабельно-катерного состава имел сложный и противоречивый характер, определявшийся отсутствием единства взглядов руководства пограничной охраны на формирование морских частей и общим низким уровнем развития судостроительной промышленности.

4. Выявлено, что комплектование морских пограничных частей корабельно-катерным составом в довоенный период осуществлялось с общей тенденцией перехода от использования переоборудованных бывших гражданских судов, а затем малых сторожевых катеров к созданию специализированных пограничных кораблей.

5. Сделан вывод, что переход от строительства пограничных кораблей единичными заказами к перспективному планированию их производства, разработка и реализация программ военно-морского судостроения для морской пограничной охраны значительно улучшили укомплектованность морских частей корабельно-катерным составом.

6. Доказано, что улучшение обеспеченности морской пограничной охраны корабельно-катерным составом повысило плотность прикрытия границы, возросшие тактико-технические характеристики новых типов кораблей позволили им эффективно решать задачи охраны государственной границы.

На защиту выносятся следующие положения:

1. Исследование истории становления и развития советской морской пограничной охраны в рассматриваемый период позволило сделать вывод, что проведенные реформы по совершенствованию ее организационной структуры стали важным фактором, обусловившим создание морских соединений, которые смогли обеспечить защиту военных и экономических интересов государства на границе.

2. Анализ укомплектованности морской пограничной охраны корабельно-катерным составом на начальном этапе ее формирования показал, что переоборудованные гражданские суда, использовавшиеся в качестве пограничных кораблей в этот период, в силу своей устарелости и немногочисленности не могли полноценно выполнять задачи охраны морских и речных границ.

3. Характеристика деятельности советского правительства, руководства органов государственной безопасности и пограничной охраны по развитию структуры морской пограничной охраны, развертыванию строительства пограничных кораблей позволило установить, что, несмотря на допущенные при

этом отдельные ошибки, связанные с отказом во второй половине 1920-х годов от специализированных морских частей, изданными в дальнейшем нормативными правовыми актами было обеспечено формирование морских пограничных соединений, совершенствование системы охраны государственной границы на море, перехода ее на более высокий уровень.

4. Изучение вклада Судостроительной верфи морпогранохраны в развитие корабельно-катерного состава показало, что появление в составе ОГПУ (затем – НКВД) собственного предприятия данного профиля, осуществлявшего проектирование и строительство кораблей и катеров с высокими тактико-техническими характеристиками, улучшило комплектование морских пограничных частей.

5. Переход к перспективному планированию строительства корабельно-катерного состава, разработанные и реализовывавшиеся программы военноморского судостроения для морской пограничной охраны второй и третьей пятилеток позволили обеспечить морские пограничные части новыми типами кораблей и катеров.

6. В результате улучшения оснащенности морских пограничных частей кораблями и катерами в период второй и третьей пятилеток, строительства судов новых типов повысилась плотность прикрытия границы, сформированные соединения морской пограничной охраны, имевшие развитую инфраструктуру, возглавляемые профессиональными моряками-пограничниками, стали способны полноценно выполнять задачи охраны и обороны государственной границы на морских направлениях.

Теоретическая и практическая значимость работы заключается в том, что в научный оборот введены новые архивные документы, ранее не использовавшиеся в научных исследованиях, позволившие повысить степень изученности темы. Их комплексный всесторонний анализ дал возможность автору выявить особенности развития советской морской пограничной охраны и ее корабельно-катерного состава в рассматриваемый период, возникшие при этом трудности, способы их преодоления. Выполненная работа развивает новое направление в изучении военной истории России – исследование аспектов влияния развития корабельно-катерного состава на способность морской пограничной охраны обеспечивать пограничную безопасность страны.

Материалы диссертации, ее положения и выводы могут быть использованы при написании работ по истории советской морской пограничной охраны, исследований по развитию пограничного корабельно-катерного состава в довоенный период, при разработке специальных курсов в вузах пограничного профиля по истории береговой охраны. Анализ опыта деятельности правительства, руководства органов государственной безопасности и пограничной охраны по поиску оптимальной структуры морских соединений, обеспечению их сбалансированным и достаточным для решения поставленных задач корабельно-катерным составом в 20–40-х годах XX века может оказаться полезным для представителей нынешнего государственного и военного руководства при выработке оптимальных путей обеспечения пограничной безопасности России. Данное исследование позволяет сделать выводы, сформулировать уроки и

практические рекомендации, которые могут быть использованы при проведении реорганизации береговой охраны федеральной службы безопасности, совершенствовании пограничного корабельно-катерного состава.

Соответствие диссертационного исследования Паспорту специальностей ВАК. Квалификационная работа выполнена в рамках специальности 07.00.02. – Отечественная история. Область исследования – п. 8. Военная история России, развитие ее Вооруженных Сил на различных этапах развития; п. 15. Исторический опыт российских реформ.

Апробация исследования. Основные положения работы изложены на 1 международной, 1 всероссийской и 2 региональных конференциях по вопросам обеспечения пограничной безопасности Российской Федерации на морских направлениях, подготовки специалистов береговой охраны и регионоведения, прошедших в 2010–2011 гг. в Хабаровске, Анапе, Славянске-на-Кубани. Основные положения и результаты проведенного исследования изложены в 14 статьях общим объемом 8,4 п.л., в том числе в 3 статьях объемом 1,5 п.л., опубликованных в журналах, включенных в список изданий, рекомендованных ВАК Министерства образования и науки РФ для публикации основных результатов диссертации. Материалы диссертации использовались в лекциях в рамках специального курса по учебной дисциплине «История развития береговой охраны», которые читались в 2010–2011 гг. на факультете подготовки сотрудников береговой охраны в Институте береговой охраны ФСБ России. Диссертация обсуждена на заседании кафедры истории и методики ее преподавания Славянского-на-Кубани государственного педагогического института и рекомендована к защите.

Структура работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников и литературы, списка сокращений, приложений. В основу деления предлагаемого материала на главы и параграфы положен проблемно-хронологический принцип: в каждом параграфе рассматривается отдельная проблема в хронологическом изложении.

II ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении обосновываются актуальность темы, ее научная новизна, формулируются предмет, объект, цели и задачи исследования, характеризуются территориальные и хронологические рамки, основные положения, выносимые на защиту, рассматривается историография вопроса, источниковая и методологическая база исследования, определяются практическая значимость и апробация работы.

Первая глава «Формирование и становление советской морской пограничной охраны» состоит из 2 параграфов.

В первом параграфе анализируется процесс создания морской пограничной охраны на начальном этапе (1918–1922 гг.), характеризовавшийся поиском ее оптимальной структуры, наиболее приемлемого варианта охраны границы, выявляются факторы, препятствовавшие формированию и полноценному функционированию пограничных частей.

Первоначально 30 марта 1918 г. для общего руководства организационной работой по формированию пограничных частей, их комплектованию и обучению было создано Главное управление пограничной охраны при Наркомате по делам финансов. Декретом СНК от 28 мая 1918 г. при Наркомате по делам финансов учреждена пограничная охрана, на которую возлагалась защита пограничных интересов РСФСР. С 1 июля 1918 г. пограничная охрана была передана из Наркомфина в ведение Народного Комиссариата торговли и промышленности. Рассматриваются созданные в это время морские пограничные части и суда, выполнявшие задачи охраны границы.

Осложнившаяся обстановка на фронтах Гражданской войны вынудила СНК РСФСР с 18 июля 1919 г. передать все вооруженные формирования, в том числе и пограничные войска, на время военных действий Наркомату по военным делам. Завершить создание пограничной охраны в 1918–1919 гг. на всех участках границы не удалось, началась Гражданская война, в которой пограничные части и силы морской охраны приняли участие в составе действующих армии и флота. В 1919 – первой половине 1920 гг. осуществлялась войсковая охрана границы частями Рабоче-Крестьянской Красной Армии (РККА) и Рабоче-Крестьянского Красного Флота (РККФ).

Постановлением СТО от 24 ноября 1920 г. охрана всех границ РСФСР была передана в ведение Особого отдела ВЧК по охране границ, которому теперь в оперативном отношении подчинялись осуществлявшие войсковое обеспечение границы части внутренней службы военного ведомства. С 19 января 1921 г. все воинские части и отряды внутренней службы, охранявшие границу, а также отряды Чрезвычайных комиссий при частях Красной Армии передавались в полное ведение ВЧК. На основе этих частей были созданы войска ВЧК, на которые была возложена охрана границы. В марте 1921 года был учрежден отдел Морской инспекции ВЧК, основной задачей которого являлась организация пограничной охраны морских границ республики. В это же время начинается формирование морских пограничных частей и их укомплектование судовым составом.

21 октября 1921 г., в связи с экономической невозможностью содержать многомиллионные Вооруженные Силы и их общим сокращением, пограничные войска вновь расформируются, а задачи охраны и обороны границы возлагаются на части армии и флота. Флотилии и отряды пограничной охраны, несшие охрану водных границ, передаются соответствующим командующим Морскими Силами. Ответственность за организацию охраны границы возлагается на «особые органы по охране границ ВЧК», а за непосредственное несение службы по охране границ – на военное ведомство, которое обязывалось выделить для этой цели войска и корабли, поступившие в оперативное подчинение органов ВЧК, во всех остальных отношениях оставаясь в распоряжении военного командования.

В параграфе дается характеристика периодов вхождения пограничников в состав различных ведомств – Наркоматов по делам финансов, торговли и промышленности, внешней торговли, Всероссийской чрезвычайной комиссии, а также тех лет, когда осуществлялось войсковое прикрытие границы частями

армии и флота. Изучается ход формирования морской пограничной охраны, осложнившийся Гражданской войной и необходимостью участия пограничных сил в боевых действиях. Рассматриваются структура имевшихся морских частей и задачи, ими выполнявшиеся, приводится характеристика судового состава, привлекавшегося к охране границы. Подводятся итоги хода развития морской пограничной охраны в первые годы Советской власти. Указывается, что единой системы морской пограничной охраны, обеспечивающей защиту государственных интересов на морских границах, в связи с Гражданской войной и различием взглядов советского руководства на вопросы государственного устройства, фактически создано не было. В данный период охрана морских границ осуществлялась сначала немногочисленными пограничными судами, а затем отрядами охраны границы военного флота.

Во **втором параграфе** рассматривается ход строительства морской погранохраны после передачи охраны границ страны 27 сентября 1922 г. в ведение ГПУ и создания для этой цели специальной государственной службы – Отдельного пограничного корпуса войск ГПУ, в составе которого были предусмотрены соединения кораблей и катеров. Флотом в распоряжение ГПУ были переданы суда Финско-Ладожского, Чудского, Черноморского, Каспийского и Северного отрядов судов охраны границы. Общее управление морскими силами корпуса было поручено помощнику начальника штаба войск ГПУ по морской части, который возглавил и отделение морской пограничной службы.

Приказом войск ГПУ № 587/4 от 11 декабря 1922 г. для охраны морских границ были созданы 4 отряда судов (в Белом, Черном, Каспийском морях и Финском заливе) и две флотилии (Псковско-Чудская и Амурская). В дальнейшем 2 января 1923 г. были созданы Северная, Финско-Ладожская, Черноморская и Каспийская пограничные флотилии. С весны 1923 года, после включения территории Дальневосточной республики в состав РСФСР, началась организация охраны границ на Дальнем Востоке. 19 мая 1923 г. для охраны афганской границы был образован Амударьинский пограничный отряд судов. Структура морпогранохраны в составе флотилий просуществовала недолго. Правительство и руководство госбезопасности посчитало, что флотилии не в состоянии самостоятельно организовать охрану морских границ СССР. 12 октября 1923 г. Северную, Балтийскую, Каспийскую флотилии переподчинили Полномочным представителям ГПУ регионов. Черноморская флотилия была расформирована, вместо нее были созданы 4 отдельных отряда судов погранохраны. Судовой состав морских частей сокращался, значительная часть кораблей и катеров, полученных пограничниками от флота, возвращалась обратно.

Очередная реформа морской пограничной охраны была проведена в 1924 г. Оставшиеся пограничные флотилии и отряды были расформированы с прикреплением имевшегося корабельно-катерного состава к тем пограничным частям, на участках которых они действовали. Предполагалось, что такое решение позволит максимально эффективно использовать наличный судовой состав для охраны границы и будет способствовать улучшению взаимодействия с сухопутными подразделениями. На Дальнем Востоке в 1924 году только проходило первоначальное формирование морских пограничных сил. 30 мая 1924 г. был образован

Владивостокский отряд сторожевых судов погранохраны, начато его комплектование судами. Водные границы на Дальнем Востоке, в связи с отсутствием необходимого количества погрансудов, охранялись только по рекам Амур, Уссури, Сунгач, Аргунь, озеру Ханко и в части южного побережья Приморья. Морские границы северного Сахалина, Камчатки, Чукотки, побережье Охотского моря не охранялись совсем.

В 1924–1926 гг. для материально-технического обеспечения пограничного корабельно-катерного состава, на основе расформированных флотилий и отрядов пограничных судов в Мурманске, Ленинграде, Севастополе, Баку и Хабаровске, были образованы окружные базы снабжения и ремонта. В 1927–1928 гг. прошла еще одна реорганизация морских частей погранохраны, в результате которой были образованы морские пограничные базы, подчиненные начальникам береговых погранчастей. В составе баз объединились пограничные суда, дислоцирующиеся на их участках. Организационно погрансуда были подчинены руководству баз, а в оперативном отношении – командованию пограничных отрядов и комендатур, участки которых обслуживали корабли и катера. Такое двойное подчинение осложняло организацию охраны границы.

В параграфе делается вывод о том, что формирование как пограничной охраны в целом, так и ее морской составляющей характеризовалось отсутствием единого понимания принципов развития пограничных органов и, как следствие, частым и необоснованным их реформированием. Если в первой половине 1920-х годов были созданы и обеспечены судами первые морские пограничные соединения, то в дальнейшем стала преобладающей точка зрения на пограничные суда не как на самостоятельную силу охраны морских границ, а как на средство обеспечения деятельности сухопутных пограничных отрядов на морских и речных участках. Приводятся восстановленные в результате проведенной реконструкции организационно-штатный, а также судовый состав морпогранохраны ОГПУ на 1923 и 1928 годы и анализируется его состояние. На основе анализа показывается плотность распределения корабельно-катерного состава на различных участках границы в указанные периоды.

Подводя итоги начальному этапу формирования советской морпогранохраны, отмечается, что к началу 1930-х годов ОГПУ в целом смогло провести мероприятия по организационному формированию пограничной охраны, ее обустройству и обеспечению, развитию системы базирования, создать нормативную базу для деятельности по охране границы, разработать тактические положения о формах и методах пограничной службы, привлечь к охране границы новые силы и средства, обеспечить морские участки минимально достаточным корабельно-катерным составом.

Вторая глава «Обеспечение советской морской пограничной охраны корабельно-катерным составом, пограничные судостроительные программы» делится на 2 параграфа.

В первом параграфе раскрывается состояние военного судостроения в 1920-х – начале 1930-х годов. В течение 1918–1922 гг. сократилось число баз флота, более 700 кораблей и вспомогательных судов оказалось за границей, на черноморском, северном и тихоокеанском театрах сохранились минимальные

морские силы. Промышленная база сильно сократилась, объем производства по судостроительной промышленности составлял 10–15 % от довоенного при износе оборудования 25–30 %. Экономические возможности Советского государства длительное время, до 1926–1928 гг., не позволяли приступить к строительству нового флота. Этот период характеризовался, в основном, численным сокращением Морских Сил.

Развитие корабельно-катерного состава пограничной охраны было неразрывно связано и шло параллельно с развитием ВМФ. Соответственно возможностям военного флота и промышленности происходило комплектование морской пограничной охраны кораблями на начальном этапе. В первой половине двадцатых годов прошлого века только 6 % пограничного корабельно-катерного состава было построено после 1918 года (в основном – катера), около 25 % имело возраст от 10 до 20 лет и более, 69 % – от 5 до 10 лет. Но даже относительно новые суда не видели ремонта много лет, что недопустимо для военных кораблей и ведет к их преждевременному выходу из строя.

Из анализа приведенной характеристики и основных тактико-технических элементов пограничных кораблей и катеров 1920-х годов делается вывод, что на начальном этапе комплектования в составе морских частей погранохраны основная нагрузка приходилась на переоборудованные гражданские суда. К середине 1920-х годов большая часть таких судов была сдана на хранение или списана, а главную роль в охране границы стали играть катера различных типов – до 40 % от общего количества пласредств. Число кораблей и катеров, охранявших границу, строившихся как военные, не превышало 15 %, из них сторожевых было не более 5 % от общего количества.

К концу 1920-х годов доля сторожевых катеров в пограничной охране выросла до 50 %, сторожевые корабли составляли только около 13 %, причем специализированной постройки – всего 4 % от имевшегося корабельно-катерного состава. Оставшиеся 37 % приходились на парусные, парусно-моторные и гребные маломерные суда, с большим трудом справлявшиеся с несением службы. Необходимо отметить, что проведенное в конце 1923 года сокращение пограничного корабельно-катерного состава привело к замене достаточно современных и подходящих для пограничной службы судов на менее пригодные и устаревшие, а затем – на катера с малой мореходностью, что обусловило в количественном отношении снижение плотности охраны границы на 25–30 %.

В связи с тем, что в кораблестроительные программы флота выпуск судов для пограничников не включался, до 1933 года строительство пограничного корабельно-катерного состава велось без какого-либо единого перспективного плана, путем краткосрочного прогнозирования предстоящего списания выслуживших сроки судов и размещения заказов на строительство замены для них. Такая практика создавала существенные трудности в организации поставок кораблей и катеров как по их количеству, так и по качественным показателям. В какой-то мере руководство ОГПУ выходило из положения путем заказа единичных экземпляров катеров на местных предприятиях и использования приспособленных судов.

Раскрывается роль такого положительного фактора дальнейшего развития пограничного корабельно-катерного состава, как появление в структуре ОГПУ собственного судостроительного предприятия. В связи с ограниченными возможностями промышленности, перегруженной заказами флота, пограничники столкнулись с большими трудностями в размещении заказов для комплектования морских частей корабельно-катерным составом. В результате анализа производственных мощностей существовавших в те годы судостроительных предприятий для строительства катеров руководством ОГПУ была выбрана частная верфь А. Л. Золотова, после национализации в 1930 году преобразованная в Судостроительную мастерскую морпогранохраны ОГПУ (с 1931 года – Судостроительная верфь морпогранохраны, затем – завод № 5 НКВД), которая стала главным разработчиком и поставщиком пограничных катеров.

Дается разносторонняя количественная и качественная характеристика корабельно-катерного состава морских пограничных частей, приводятся источники его пополнения. Из анализа состава пограничных кораблей и катеров делается вывод, что в рассматриваемый период основная нагрузка в охране морских границ легла на малотоннажные катера и приспособленные суда: шхуны, фелюги, боты, парусные лодки. В связи со списанием выслуживших сроки судов и отсутствием для них полноценной замены произошло снижение плотности охраны границы, причем в качественном отношении малые суда с небольшими показателями мореходности, автономности, скорости и дальности плавания часто были не способны адекватно заменить сторожевые корабли.

Второй параграф посвящен раскрытию состояния военного судостроения в период второй и третьей пятилеток. Приводятся направления дальнейшего развития подходов советского руководства к строительству Морских Сил и, соответственно, производству военных кораблей, обусловившие содержание таких судостроительных программ, как разработанные в июне 1933 года «Основные соображения по развитию Военно-Морских Сил (ВМС) РККА на вторую пятилетку (1933–1937 гг.)» и утвержденная 7 июля 1933 г. «Программа военного судостроения на вторую пятилетку».

Происходящие в стране изменения, обусловленные укреплением военной промышленности, начавшимися разработкой и строительством новых типов кораблей, появлением новых образцов вооружения и военной техники, а также возрастанием масштабов разведывательно-диверсионной работы иностранных спецслужб, осложнением обстановки на границе, явились важной предпосылкой выхода процесса развития морской пограничной охраны и совершенствования ее корабельно-катерного состава на качественно новый этап. Изучается переход руководства погранохраны на перспективное планирование пополнения корабельно-катерного состава. Возросшие требования к обеспечению охраны и защиты государственной границы стали причиной поиска новых подходов к комплектованию морпогранохраны. Пограничники нуждались в быстроходных, хорошо вооруженных кораблях и катерах всех рангов и классов, транспортных судах.

В годы первой пятилетки руководство погранохраны столкнулось с трудностями в размещении заказов, получении необходимых материалов, фондов

и средств на строительство и модернизацию судов, так как производившиеся по утвержденным правительством и СТО программам 1926 и 1929 годов корабли ВМС РККА имели приоритет в обеспечении производственного процесса, конструкторские бюро и судостроительные предприятия были перегружены заказами флота и не имели возможности выпускать продукцию для пограничников. Было ясно, что и далее без включения в общегосударственный пятилетний план пограничники будут обеспечиваться по остаточному принципу. В связи с этим Главным управлением пограничной охраны и войск ОГПУ на вторую пятилетку была подготовлена «Программа Военно-морского судостроения на 1933–1937 гг. (по линии морской пограничной охраны ОГПУ)», утвержденная СТО 10 июля 1933 г. При составлении программы руководство ОГПУ исходило из задач, ставящихся перед судами на различных участках границы, и особенностей навигационных условий службы на них.

В параграфе рассматривается содержание программы пограничного судостроения на 1933–1937 гг., позволившей развивать корабельный состав на плановой основе, прогнозируя пути совершенствования системы морской пограничной охраны. Дается анализ хода строительства кораблей и катеров, разработки новых образцов вооружения. Хотя в целом программа строительства пограничных судов во второй пятилетке была выполнена на 96,3 %, по сторожевым кораблям процент ее реализации был ничтожным – 6,7 %, что частично компенсировалось перевыполнением плана поставки малых охотников – 261,9 % и сторожевых катеров – 106,6 %, а также постройкой вне плана 528 шхун и шлюпок. В числе основных причин такого положения стали неполное обеспечение бюджетными средствами, перегруженность судостроительных заводов заказами ВМС РККА, неосвоенность промышленностью легких и мощных судовых главных двигателей и нехватка фондов на судостроительную сталь.

Исследуется дальнейшее развитие планов пограничного судостроения в «Программе Военно-морского судостроения пограничных и внутренних войск НКВД СССР на 1938–1942 гг.», ориентированной на довыполнение плана предыдущей пятилетки, а также дальнейшее строительство перспективных сторожевых кораблей и катеров. Основные задачи пятилетней программы военно-морского судостроения на 1938–1942 гг. заключались: в перевооружении пограничной охраны более современным судовым составом с повышенной скоростью и улучшенным вооружением; в обеспечении к концу третьей пятилетки охраны основных участков морской границы необходимым числом мореходных кораблей и катеров; в увеличении числа вспомогательного судового состава для нужд материально-технического обеспечения, строительства которого во 2-й пятилетке почти не велось; в обеспечении большей экономичности и пожарной безопасности сторожевых катеров путем внедрения легких дизель-моторов вместо дорогих в эксплуатации и опасных в пожарном отношении бензиновых моторов; в увеличении числа стальных сторожевых кораблей и катеров, так как во 2-й пятилетке велось главным образом строительство деревянных судов.

По тем же причинам, что и во второй пятилетке – недостаток финансирования, фондов на материалы, перегруженность судостроительных заводов зака-

зами флота – программа пограничного судостроения третьей пятилетки не была выполнена в части производства сторожевых кораблей со стальным корпусом. Трудности выполнения программы были обусловлены также недостаточной мощностью существовавшей судостроительной промышленности. Отмечается, что, несмотря на выполнение в силу ряда причин обеих судостроительных программ со значительными отступлениями от первоначальных показателей, переход на перспективное планирование позволил существенно пополнить пограничный корабельно-катерный состав, получить новые типы судов, на ближайшие 10–15 лет составившие основу морских частей пограничных войск.

Третья глава «Развитие системы морской пограничной охраны Советского Союза и совершенствование ее корабельно-катерного состава в период 1933–1941 гг.» состоит из 2 параграфов.

В **первом параграфе** говорится о проводимых в рассматриваемый период организационно-штатных изменениях морской пограничной охраны. В 1934 году произошло еще одно серьезное преобразование органов государственной безопасности и входящей в их состав пограничной охраны. Постановлением ЦИК СССР от 10 июля 1934 г. на базе ОГПУ был образован Народный Комиссариат внутренних дел СССР. Для решения задач обеспечения государственной безопасности в пограничной сфере в составе НКВД было создано Главное управление пограничной и внутренней охраны, с 29 сентября 1938 г. преобразованное в Главное управление пограничных и внутренних войск, а с 8 марта 1939 г. – в Главное управление пограничных войск НКВД СССР.

Раскрывается ход создания в середине 1930-х годов на участках границы, имеющих выход к морю, морских пограничных отрядов, несущих полную ответственность за охрану и морских границ, и побережья. Целью реформы, осуществлявшейся на основе судостроительной программы, принятой в 1933 году, было формирование соединений разнородных сил, включивших в свой состав сухопутные пограничные отряды, выполнявшие задачи по охране государственной границы на морском побережье, дивизионы и отряды погрансудов, морские контрольно-пропускные пункты, а также авиационные подразделения; объединение усилий сухопутных и морских сил пограничной охраны под единым руководством командира пограничного отряда. Организационно-штатная структура морпогранотрядов в целом была унифицирована, но, в зависимости от региона и наличествующих технических средств, они все-таки несколько отличались друг от друга как по количеству людей, судов и техники, так и по входящим в их состав подразделениям, что говорило о нешаблонном подходе командования пограничных войск к формированию частей охраны границы. В состав управления отрядов были введены морские специалисты, что позволило квалифицированно организовывать службу и взаимодействие береговых постов и погрансудов.

К концу второй пятилетки (конец 1937 г. – начало 1938 г.) наиболее плотно была обеспечена охрана Финско-Ладожского бассейна, где на 1 км границы приходилось 3,3 пограничника, а на 1 катер – 12,9 км границы. Причем на отдельных участках в количественном отношении плотность охраны границы даже несколько снизилась за счет списания устаревших плавсредств и замены

их новыми. Совершенно недостаточной признавалась плотность охраны границы Дальневосточного края, где на 1 км границы приходилось 0,7 пограничника, а на 1 катер – 73,8 км границы.

Итогом развития морских пограничных частей СССР в период реализации первой пограничной судостроительной программы 1933–1937 гг. стало их дальнейшее укрепление и повышение эффективности деятельности. Были усилены боевые возможности морской охраны, ее техническая оснащенность, увеличена численность личного состава. Вместе с тем система морской пограничной охраны была еще далека от совершенства. Проблемы качества несения службы, частые реорганизации, недостаточный уровень технизации войск, решение несвойственных им задач (например, строительство своими силами пунктов базирования), последствия репрессий и другие просчеты и ошибки накладывали негативный отпечаток на полнокровное функционирование морских пограничных частей.

С августа 1939 года, менее чем через год после окончания формирования морпогранотрядов, началась новая реорганизация морских частей. В этот раз реформа морской пограничной охраны обосновывалась значительным увеличением и обновлением судового состава, что должно было позволить морским частям самостоятельно решать вопросы охраны границы, а также необходимостью улучшения оперативного управления и использования морпогранчастей в особый период. Суть реформы заключалась в том, что дивизионы и группы судов погранотрядов сводились в отдельные соединения – отряды пограничных судов. Вновь сформированные отряды погрансудов стали самостоятельными частями и подчинялись непосредственно соответствующему начальнику войск пограничного округа. Стоит отметить, что реформа была проведена половинчато, часть морских пограничных отрядов остались в прежних штатах, имея в своем составе подразделения кораблей и катеров. Такие подразделения различных судов остались также в составе пограничных отрядов, не являвшихся морскими.

Отмечается, что к началу 1940-х годов на морских направлениях была создана стройная организационная структура с отвечающей поставленным задачам системой управления, способная осуществлять охрану и оборону морских рубежей страны, отстаивать ее национальные интересы.

Обосновывается положение о том, что большую роль в формировании системы морской пограничной охраны сыграло ее техническое обеспечение, разработка и строительство новых кораблей и катеров, по тактико-техническим характеристикам соответствовавшим своему предназначению и задачам морской пограничной службы.

Во **втором параграфе** приводятся результаты реконструкции организационно-штатной структуры морских частей и их корабельно-катерного состава на начало (1933 г.) и конец (1941 г.) рассматриваемого в главе периода.

Всего морские и речные границы СССР в 1933 году охраняли 164 судна, сторожевые катера составляли до 93 % от всего судового состава, причем не более четверти из них имели возраст до 10 лет, а также необходимые для решения задач пограничной службы скорость, вооружение и другие характеристики.

Состояние корабельно-катерного состава стало причиной разработки новых типов пограничных судов и включения заданий на их постройку в планы пятилеток, подготовки и обоснования судостроительных программ для морской пограничной охраны.

В первую очередь к созданию новых типов катеров была привлечена верфь морпогранохраны как ведущее предприятие этого направления судостроения. В конструкторском бюро верфи были спроектированы катера типа КМ, ЗК, ГК и БК. На основе промысловых судов типа «кунгас-кавасаки» был разработан проект пограничных судов типа КК. С начала 1930-х годов перечисленные типы катеров начали поставяться ленинградскими судостроителями пограничникам. В 1933 году на Судоверфи морпогранохраны был в инициативном порядке подготовлен проект нового катера водоизмещением около 50 тонн, получившего индекс МО-2. Катера данного типа строились на верфи с 1935 года. В 1937 году начался выпуск усовершенствованных катеров типа МО-4, в конструкции которых были учтены все недоработки, выявленные при эксплуатации катеров МО-2. Развернутые на верфи в короткий срок разработка, проектирование самых современных на тот период скоростных и достаточно мореходных пограничных катеров и их массовое строительство во второй половине 1930-х годов качественно обновило и существенно пополнило корабельно-катерный состав морской пограничной охраны. Уже по состоянию на 1 января 1935 г. морскую и речную границы СССР охраняли и обслуживали досмотром в портах 250 пограничных катеров и кораблей и 321 моторная шлюпка.

Пограничные войска, получавшие в 1930-х годах в основном деревянные малотоннажные катера, нуждались в мореходных кораблях со стальным корпусом, пригодных для службы в северных условиях, а также на Тихом океане. Несмотря на то, что в части строительства кораблей со стальным корпусом программа по всем показателям выполнена не была, пограничникам удалось получить для Севера четыре сторожевых корабля проекта 43. Для Дальнего Востока в Италии были построены сторожевики «Киров» и «Дзержинский». Проведенная в рамках программы судостроения модернизация устаревших кораблей «Воровский» и «Атарбеков» позволила значительно продлить срок их службы. По инициативе НКВД был разработан перспективный большой охотник за подводными лодками в стальном корпусе проекта 122. Головной корабль данного типа, получивший имя «Топаз», в начале 1941 года вошел в состав Таллинского отряда погрансудов. В 1930-е годы была введена четкая организация судоремонта, установлена его периодичность, внедрен планово-предупредительный ремонт. Проведение технического обслуживания кораблей и катеров в установленные сроки увеличило длительность их службы, например, для деревянных катеров – с 10 до 15 лет.

В параграфе прослеживается ход количественных и качественных изменений пограничного корабельно-катерного состава, особенности комплектования судами частей в различных регионах. Дается оценка тактико-технических элементов различных типов кораблей и катеров, их способности выполнять задачи пограничной службы. Раскрывается деятельность органов государствен-

ной власти, пограничной охраны, судостроительных предприятий по обеспечению морских частей современными на тот период судами, организации их проектирования и строительства, созданию пунктов базирования и береговой инфраструктуры.

Отмечается рост к началу Великой Отечественной войны по сравнению с 1933 годом количества пограничных судов в 5,9 раза, в том числе сторожевых кораблей и катеров – в 4,2 раза. При этом по сравнению с началом второй пятилетки в 1,6 раза выросла плотность охраны государственной границы. Помимо количественного увеличения, произошли и качественные изменения в составе морских пограничных частей. Подавляющая часть устаревших судов была выведена из эксплуатации и списана или переведена в разряд учебных. Общее количество пограничного корабельно-катерного состава в 1941 году достигло 962 единиц, из них непосредственно охраняли границу 14 сторожевых кораблей и 514 сторожевых и рейдовых катеров, 88,4 % судового состава было построено по судостроительным программам 2-й и 3-й пятилеток, в том числе сторожевых кораблей и катеров – 89,5 %.

Указывается, что наряду с совершенствованием организационной структуры была улучшена техническая оснащенность морских частей, повышены их боевые возможности. Увеличение численности корабельно-катерного состава, его качественное обновление, замена устаревших судов современными для того времени образцами существенно повлияли на характер и эффективность служебно-боевой деятельности, позволили значительно повысить возможности морских пограничных частей по основному предназначению.

Заключение. Проведенное исследование дает основание сделать следующие выводы.

В течение 1918–1941 гг. происходил процесс создания, становления и развития морской пограничной охраны Советского государства. После Первой мировой войны, двух революций, шедшей в течение нескольких лет Гражданской войны система охраны границы Российской империи прекратила свое существование, поэтому работу по формированию пограничной охраны Советской России пришлось начинать практически с нуля. На первоначальном этапе до конца 1922 – начала 1923 года система охраны обширных морских границ страны фактически создана не была. К несению пограничной службы привлекались отдельные выделенные корабли, которые защищали национальные интересы в территориальных водах. Но практика показала, что пограничная деятельность столь специфична, что требует специализированных сил и средств, объединенных в морскую пограничную охрану государства. Единичные выделяемые для этой цели суда не могли обеспечить надлежащего выполнения поставленных перед ними задач охраны и обороны границ на море. Имевшийся разброс средств и сил охраны границы, занимающихся охраной жизненно важных интересов страны, по различным ведомствам препятствовал организации пограничной службы.

Сосредоточение всей полноты ответственности за обеспечение безопасности государства в пограничной сфере в одном ведомстве – ВЧК, а затем ГПУ, а также создание во второй половине 1922 года Отдельного пограничного корпуса войск ГПУ стало важной предпосылкой развертывания системы советской

пограничной охраны в целом и ее морской составляющей. В этот период началось формирование правовой, организационной, материальной базы охраны границы, создание специализированных пограничных частей. Тогда же было начато создание морских пограничных частей и соединений, укомплектование их судовым составом, техникой, кадрами, заложены основы системы снабжения и базирования. В течение короткого срока были сформированы пограничные флотилии, изыскан судовый состав для них, мобилизованы необходимые специалисты, начата работа по организации охраны морских границ. Необходимо отметить, что крайне ограниченные возможности военного флота, являвшегося, за отсутствием в тот период строительства специализированных судов, основной базой для пополнения пограничного корабельно-катерного состава, предопределили оснащение морских пограничных частей на первоначальном этапе устаревшими, слабо вооруженными, низкоскоростными судами, которые были малопригодны для пограничной службы. Несмотря на это, в 1922–1924 гг. был сделан первый шаг к организации защиты национальных интересов на морских границах.

Однако сложная экономическая ситуация в стране, проблемы с финансированием, а также ряд необдуманных реорганизаций, проведенных в жизнь малокомпетентным руководством силовых ведомств, привели к тому, что с таким трудом созданные соединения пограничных кораблей были сначала разукрупнены, а затем и совсем ликвидированы. Корабельно-катерный состав во второй половине 1920-х годов, в целях снижения затрат на его содержание, а также, по мнению руководства ОГПУ, для улучшения взаимодействия с береговыми погранотрядами был значительно сокращен, передан в подчинение командирам сухопутных пограничных частей и рассредоточен на всем протяжении морских и речных границ. На вооружении пограничников остались в подавляющем большинстве малотоннажные катера прибрежного плавания. Низкая плотность распределения корабельно-катерного состава не позволяла эффективно решать задачи охраны государственной границы.

Отсутствие в советском правительстве и руководстве органов безопасности того периода понимания целей и задач охраны границы на море, единых взглядов на развитие пограничной охраны, неразработанность концепции защиты своих территориальных вод привели к тому, что до середины 1930-х годов морские границы СССР практически не охранялись. Действия пограничной охраны на море в связи с необеспеченностью достаточным количеством судов ограничивались контролем береговой черты и прибрежных вод. Сопредельные государства могли безнаказанно игнорировать суверенитет нашей страны над морскими территориальными водами. Серьезный ущерб экономике наносили контрабандная торговля, расхищение водных биологических ресурсов и вывоз их за рубеж. Морская пограничная охрана, в силу своей малочисленности и слабостью обеспеченности соответствующими судами, не могла в полной мере решать задачи защиты национальных интересов страны, препятствовать разведывательно-подрывной деятельности иностранных государств.

Эти же объективные и, в большей мере, субъективные факторы явились причиной малообоснованных многочисленных экспериментов с реформами и

реорганизациями, которые не способствовали наведению порядка на границе, ухудшали и без того непростое положение с корабельно-катерным составом, условия служебной деятельности морских пограничников. На этом этапе игнорирование пути постепенного накопления опыта и выполнения исследований с целью поиска вариантов совершенствования организации и повышения эффективности функционирования сложных государственных структур, какой являлась пограничная охрана, отсутствие предварительной экспериментальной проверки на какой-либо части имеющейся системы для большей уверенности в правильности планируемых нововведений и избегания ошибок привели к тому, что чрезмерно амбициозные руководители, полагавшие свой опыт и знания непререкаемыми, пошли по пути необоснованных реформ, проводимых самым затратным и неэффективным методом проб и ошибок.

К середине 1930-х годов руководству страны и государственной безопасности удалось понять, что успешное решение задач по охране морских рубежей может быть обеспечено только развитой системой пограничной охраны, глубоко эшелонированным построением имеющихся сил и средств. Экономия денег на содержании частей, создании полноценной системы базирования, строительстве и ремонте кораблей, их обеспечении горюче-смазочными материалами и другим имуществом, страна теряет в сотни и тысячи раз больше. Кроме того, имевшийся в наличии корабельно-катерный состав, в своем большинстве дореволюционной постройки, только периодически пополнявшийся единичными судами и не имевший полноценной ремонтной базы, не справлялся с прикрытием многих тысяч километров морских и речных границ.

В этот период была спланирована и проведена в жизнь реформа по полной реорганизации всей системы построения охраны государственной границы на морских направлениях. Была создана новая структура, не имевшая ранее аналогов – морские пограничные отряды, фактически являвшиеся крупными пограничными соединениями разнородных сил, в состав которых вошли сухопутные, авиационные, морские подразделения, непосредственно охранявшие границу, а также контрольно-пропускные пункты и береговые посты, обеспечивавшие соблюдение порядка пересечения границы и освещение обстановки в зоне ответственности подобного соединения.

Полноценному проведению реформы препятствовала слабая обеспеченность корабельно-катерным составом морпогранохраны, до этого комплектовавшейся по остаточному принципу, от случая к случаю и не имевшей соответствующей новым задачам материально-технической базы. В связи с этим руководством пограничной охраны были разработаны судостроительные программы на вторую и третью пятилетку, основной целью которых было обеспечение перехода на новую организацию морских пограничных частей путем укомплектования их специально спроектированными современными пограничными судами. К сожалению, в связи со слабым развитием судостроительной промышленности в стране, а также развернувшимся в это же время строительством «Большого и океанского флота», данные программы не удалось претворить в жизнь полностью. Но даже частичное выполнение заданий на вторую и третью пятилетки позволило разработать передовые типы пограничных судов, практически полностью

обновить корабельно-катерный состав, вывести его на качественно новый уровень. За время реорганизации морские части получили несколько сотен скоростных сторожевых и рейдовых катеров, была развернута система их базирования, ремонта и материально-технического обеспечения. Одновременно органами государственной безопасности и пограничной охраны велась большая работа по переработке нормативной базы в соответствии с изменившейся обстановкой на границе, заключению пограничных соглашений с сопредельными странами, демаркации и делимитации пограничных участков. Была создана практически «с нуля» система подготовки кадров для морских пограничных частей – сначала низового и среднего звена, а затем и начальствующего состава.

Несмотря на значительное усиление прикрытия границы, созданные морские пограничные отряды не позволяли в полной мере использовать потенциал поступивших от промышленности новых кораблей и катеров. В связи с этим в конце 1930-х – начале 1940-х годов было начато формирование полноценных специализированных морских пограничных соединений – отрядов пограничных судов, которые в течение 1939–1940 гг. были созданы на Севере, Черном, Каспийском и Балтийском морях. Данные части, укомплектованные отвечающими поставленным задачам кораблями и катерами, имевшие относительно развитую инфраструктуру и систему всестороннего обеспечения служебно-боевой деятельности, возглавляемые профессиональными моряками-пограничниками, могли, во взаимодействии с другими частями пограничных войск, обеспечить полноценную охрану и оборону государственной границы на морских направлениях, защиту экономических и иных законных интересов Советского Союза в территориальных водах (морской пограничной полосе).

Таким образом, деятельность советского правительства, руководства органов государственной безопасности и пограничных войск по формированию системы морской пограничной охраны, организации ее обеспечения корабельно-катерным составом позволила в течение 1918–1941 гг. создать морские пограничные части, имеющие на вооружении достаточное количество соответствующих своему предназначению и поставленным задачам кораблей и катеров с обученными экипажами, способные обеспечить защиту национальных и экономических интересов страны, охрану и оборону государственной границы.

Основные положения диссертации изложены в **следующих публикациях:**

Статьи в ведущих рецензируемых научных журналах, рекомендованных ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации:

1. Сутормин, В. А. Предвоенные программы военно-морского судостроения для морпогранохраны / В. А. Сутормин // Судостроение. – 2010. – № 6. – С. 74–78 (0,5 п.л.).

2. Сутормин, В. А. Развитие корабельно-катерного состава морской пограничной охраны СССР в годы второй пятилетки / В. А. Сутормин // Судостроение. – 2011. – № 4. – С. 71–75 (0,6 п.л.).

3. Сутормин, В. А. Развитие системы морской пограничной охраны ОГ-ПУ в 1922–1932 гг. // Теория и практика общественного развития [Электронный ресурс]. 2011. № 7. Режим доступа: <http://www.teoria-practica.ru/-7->

2011/history/sutormin.pdf (0,4 п.л.).

Статьи в научных сборниках и журналах:

4. Сутормин, В. А. Сторожевой корабль «Воровский» / В. А. Сутормин // Морская кампания. – 2010. – № 6. – С. 11–23 (1,1 п.л.).

5. Сутормин, В. А. Исторические аспекты развития судостроения для морской пограничной охраны в период первой и второй пятилеток / В. А. Сутормин // Вестник Института береговой охраны ФСБ России : сборник научных трудов. – Анапа : ИБО ФСБ России, 2011. – Вып. 4. – С. 115–119 (0,3 п.л.).

6. Сутормин, В. А. Формирование и служебно-боевая деятельность морских пограничных частей в Прибалтике / В. А. Сутормин // Гангут. – 2011. – № 61. – С. 40–50 (0,7 п.л.).

7. Сутормин, В. А. 1-я Морская пограничная школа / В. А. Сутормин // Галлея. – 2011. – № 1. – С. 54–61 (0,5 п.л.).

8. Сутормин, В. А. «Драгоценные камни» для пограничников Севера / В. А. Сутормин // Морская кампания. – 2011. – № 4. – С. 44–58 (1,9 п.л.).

9. Сутормин, В. А. Гибель пограничного сторожевого корабля «Пурга» / В. А. Сутормин // Морская кампания. – 2011. – № 6. – С. 54–58 (0,4 п.л.).

10. Сутормин, В. А., Гайдук, А. А. Пограничники Северо-Запада / В. А. Сутормин, А. А. Гайдук // Галлея. – 2011. – № 2. – С. 48–60 (1,1/0,7 п.л.).

Материалы международных, всероссийских и региональных конференций:

11. Сутормин, В. А. Опыт создания пограничных катеров в 20–30-е гг. XX века / В. А. Сутормин // Пограничная безопасность Российской Федерации на морских направлениях и актуальные проблемы ее обеспечения : материалы научно-практической конференции. – Анапа : ИБО ФСБ России, 2010. – С. 88–92 (0,3 п.л.).

12. Сутормин, В. А. Опыт использования малых охотников для охраны морских границ в довоенный период / В. А. Сутормин // Актуальные вопросы подготовки специалистов береговой охраны : материалы научно-практической конференции. – Анапа : ИБО ФСБ России, 2010. – С. 93–97 (0,3 п.л.).

13. Сутормин, В. А. Проектирование и строительство сторожевых катеров на Золотовской и Лодейнополюских верфях / В. А. Сутормин // Пограничная деятельность органов федеральной службы безопасности Российской Федерации по обеспечению национальных интересов государства в Дальневосточном федеральном округе : материалы всероссийской научно-практической конференции 13 апреля 2011 года. – Хабаровск : ХПИ, 2011. – С. 365–368 (0,3 п.л.).

14. Сутормин, В. А. Формирование советской морской пограничной охраны на начальном этапе развития (1917–1922 гг.) / В. А. Сутормин // Актуальные проблемы регионоведения: материалы международной научно-практической конференции. – Славянск-на-Кубани : СГПИ, 2011. – С. 153–158 (0,4 п.л.).