

УДК: 952.033.5:947.084.6(47:211)

Япония и советская Арктика: военно-исторический аспект (1932—1945 гг.)

Андрей Вадимович Полутов,

кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, Владивосток.

E-mail: polutov@icloud.com

На основе японских архивных документов, которые впервые вводятся в научный оборот в России, в статье рассматривается деятельность японской дипломатии и разведки в 1932—1945 гг. против Северного морского пути (СМП), имевшего важное военно-стратегическое значение для обеспечения безопасности и экономического развития Дальнего Востока СССР. Сведения о СМП собирали через широкую агентурную сеть как внутри Советского Союза, так и из числа российских эмигрантов в Маньчжоу-Го и европейских государствах, корейцев и китайцев, проживавших на советском Дальнем Востоке или заброшенных с сопредельных территориях. Анализ донесений японских послов и дипломатов показывает, что их деятельность по сбору сведений о Северном морском пути носила системный характер и была нацелена на освещение широкого круга вопросов. Особое внимание уделено оценкам военного и экономического значения СМП в контексте военной стратегии Японии против СССР. Отмечается преемственность в японском подходе к формированию и реализации доктрины национальной обороны в отношении российского сектора Арктики. Многие оценки и выводы, сделанные дипломатами, военными и разведчиками императорской и послевоенной Японии, остаются актуальными и продолжают существовать в опосредованной форме в современных японских документах и исследованиях, касающихся Арктики.

Ключевые слова: СССР, Япония, Арктика, Северный морской путь, Дальний Восток, морские грузоперевозки, военно-морской флот, полярная авиация, дипломатия, разведка.

Japan and Soviet Arctic: military history aspect (1932–1945).

Andrey Polutov, Institute of History, Archaeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, FEB RAS, Vladivostok, Russia. E-mail: polutov@icloud.com.

The article deals with the Japanese archival documents firstly introduced in Russia and analyses the work of Japanese diplomacy and intelligence service in 1932–1945 against the Northern Sea Route which was of military strategic importance to protection and economic development of the Far East of the USSR. The information about the Northern Sea Route was collected through a large agent network inside the USSR as well as among Russian emigrants in Manchukuo and in the European countries, among the Koreans and the Chinese from the Soviet Far East or from abandoned adjacent territories. The analysis of dispatches of Japanese ambassadors and diplomats shows that their work on collection of information about the Northern Sea Route had a systematic character and was aimed at dealing with a wide range of questions. Particular attention was devoted to the assessment of military and economic importance of the Northern Sea Route in the context of the military strategy of Japan against the USSR. It is mentioned that there was continuity in the Japanese approach to development and realization of the national security doctrine towards the Russian sector of the Arctic. Many valuations and conclusions of diplomats, servicemen, and intelligence agents in imperial and postwar Japan remain vital and exist in the mediated form in modern Japanese documents and studies about the Arctic.

Keywords: USSR, Japan, Arctic, Northern Sea Route, Far East, cargo shipping, military maritime fleet, polar aviation, diplomacy, intelligence service.

На фоне глобального потепления и таяния арктических льдов Арктика и Северный морской путь превратились в объект политических и экономических устремлений многих государств мира и одновременно стали причиной возникновения споров между ними. В первую очередь это касается Российской Федерации и Соединённых Штатов Америки, противоречия по проблемам Арктики между которыми носят не столько экономический, сколько военно-политический характер. Отечественный исследователь Ю. М. Зайцев отмечает: «Активными действиями в дипломатической, научно-технической и военной областях США стремятся добиться лидерства в Арктическом регионе... Активизация деятельности... направлена на его освоение как театра военных действий» [1, с. 42; 2, с. 40].

Япония считает, что безопасность в Арктике зависит прежде всего от России и США, и как союзник она «будет оказывать помощь действиям американского флота в арктических водах» [7, с. 111]. Одновременно Токио обращает серьёзное внимание на активную арктическую поли-

тику КНР¹, которая вынуждает принять соответствующие меры [8, с. 47]. На этом фоне интерес к региону Японии, являющейся военно-политическим союзником США и их партнёром в торгово-экономическом и научно-техническом сотрудничестве, внешне выглядит естественным и закономерным.

Принято считать, что Япония впервые проявила интерес к Арктике в 50-е гг. XX в. в плане научных исследований этого района земного шара, которые в 1990 г. активизировались и приобрели регулярный характер в связи с созданием Центра исследования окружающей среды Арктики в Национальном институте полярных исследований [6]. Но в действительности это внимание имеет более глубокие исторические корни и неразрывно связан с проблемами национальной безопасности, о чём представители японских политических и военных кругов предпочитают умалчивать.

Уже в начале XX в. Токио пристально следил за российскими исследованиями и экспедициями в Арктике, в частности, живой интерес вызвала Чукотская экспедиция И.П. Толмачёва² [20], целью которой было исследование Северного морского пути. В 1916 г. Российская империя информировала японское правительство об открытии в 1913—1914 гг. экспедицией Б.А. Вилькицкого новых земель в Северном Ледовитом океане — земли Императора Николая II (с 1926 г. — Северная Земля), о-ва Цесаревича Алексея (с 1926 г. — Малый Таймыр) и др. Морское министерство Японии, получив это уведомление, сразу же поручила Гидрографическому департаменту собрать сведения и составить описание данных территорий [12]. В 1919—1921 гг. японское Министерство иностранных дел (МИД) вело дипломатическую переписку с Норвегией по поводу плавания через Северо-Западный проход от Гренландии к Аляске Руала Амундсена, организации научно-исследовательских станций на Шпицбергене и т.д. [16]. 9 февраля 1920 г. Япония в числе первых девяти государств подписала в Париже договор о Шпицбергене и тем самым заявила о своих интересах и присутствии в Арктике.

Токио не оставил без внимания активную деятельность РСФСР/СССР по закреплению суверенных прав на земли и острова в Северном Ледовитом

¹ Ю.М. Зайцев пишет: «В последние годы интерес Китая к Арктике действительно растёт. На фоне климатических перемен, связанных с таянием арктической ледяной шапки, и насущной потребности растущей китайской экономики в сырье перспектива появления на карте нетронутых нефтегазовых месторождений, рыболовных угодий и новых летних судоходных путей заставляет руководство Китая пристальнее присматриваться к потенциалу Арктики, как в смысле ресурсов, так и в смысле более лёгкого доступа к мировым рынкам» [3, с. 16].

² Толмачёв Иннокентий Павлович (1872—1950). Выдающийся российский учёный и исследователь Арктики. Закончил Санкт-Петербургский университет, работал в Геологическом кабинете Императорского Юрьевского университета (Университет г. Тарту, Эстония). Руководил исследованиями Кузнецкого Алатау (1898), экспедициями: Хатангской (1905), Чукотской (1909—1910), Семиреченской (1914—1916) и др. В 1922 г. эмигрировал в США.

океане³ и занимался изучением международно-правовых аспектов секторального раздела Арктики и правомочности действий советской стороны по закреплению за собой огромной и богатой территории. В частности, велась переписка с полномочным представителем СССР в Японии В. Л. Коппом по вопросам, связанным с Постановлением Президиума Центрального Исполнительного Комитета СССР «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане» от 15 апреля 1926 г. [17].

В 1934—1935 гг. Исследовательский отдел МИД Японии в связи с подписанием Советским Союзом⁴ договора о Шпицбергене составил информационно-аналитические доклады «О секторальном подходе к разделу арктических территорий» [13], посвящённый международно-правовым аспектам и базовым понятиям, и «Управление и эксплуатация Северным Ледовитым океаном в СССР» [14], содержащий очерк истории открытий и освоения океана Россией и СССР, сведения о системе железнодорожных, морских и воздушных коммуникаций между Северным Ледовитым океаном и материковой частью Советского Союза, описание СМП. Авторы докладов отмечали, что основной причиной заявления Москвой суверенных прав на арктические территории было желание защитить рыболовство, зверобойный промысел и другие отрасли от иностранного вмешательства [14. С. 51]. Но по мере развития районов Крайнего Севера и Северного морского пути мнение японской стороны свелось к тому, что СССР присвоил себе «монопольное право на освоение богатейших природных ресурсов Арктики» [15. Ч. 2. С. 0279].

Основной японский интерес к советской Арктике сосредоточился на военном и экономическом аспектах, что было обусловлено постоянным ростом напряжённости в отношениях между СССР и Японией, зачастую балансировавших на грани войны в 30—40-е гг. XX в.

В 1932—1945 гг. японские дипломатические, консульские учреждения и аппараты военных и военно-морских атташе, аккредитованные в СССР, Маньчжоу-Го, государствах Европы и США, японские военные миссии (ЯВМ) в Маньчжоу-Го занимались легально и нелегально сбором разведывательных сведений о советской Арктике и Северном морском пути. Министерство иностранных дел регулярно отправляло начальнику военного департамента Военного министерства, начальнику 2-го (разведывательного) отдела Генерального штаба (ГШ), начальнику военного

³ Имеются в виду такие правовые акты, как Декрет Совета Народных Комиссаров РСФСР «Об охране рыбных и звериных угодий в Северном Ледовитом океане и Белом море» от 24 мая 1921 г., Меморандум Народного комиссариата иностранных дел СССР от 4 ноября 1924 г., Постановление СНК СССР № 331-12 от 17 апреля 1925 г., Постановление Президиума Центрального Исполнительного Комитета СССР «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане» от 15 апреля 1926 г.

⁴ СССР подписал договор 7 мая 1935 г.

департамента Морского министерства и начальнику 3-го (разведывательного) отдела Морского Генерального штаба (МГШ) телеграммы, донесения и доклады глав дипломатических и консульских учреждений и полученные ими по указанной проблематике материалы [15. Ч. 1. С. 0147].

Основной поток сведений по «арктической линии» шёл из посольства Японии в СССР, генеральных консульств во Владивостоке и Хабаровске, консульства в Петропавловске-Камчатском, японских консульских и разведывательных органов в Маньчжоу-Го. Эта информация систематизировалась и анализировалась в исследовательском отделе МИД, ГШ, МГШ и доводилась до сведения высшего политического руководства и военного командования Японии.

Донесения и доклады японских дипломатов и разведчиков, действовавших в СССР и Маньчжоу-Го, во многом основывались на официальных сообщениях ТАСС, статьях и интервью в центральных, местных и ведомственных изданиях — газетах «Правда», «Известия», «Moscow Daily News», «Красное знамя», «Тихоокеанская звезда», «Амурская правда», «Красный флот», «Водный транспорт» и др. [19].

Японские научно-исследовательские институты, общества и фонды занимались приобретением и переводом на японский язык монографий и научных статей европейских и американских авторов, посвящённых советской Арктике и Северному морскому пути. В 1943 г. Институт Восточной Азии по указанию ГШ Японии выполнил перевод с английского на японский фундаментальной монографии «Советы в Арктике» [11] известного американского учёного Т.А. Таракузио⁵, являвшейся на тот момент одной из немногих зарубежных комплексных научных работ по советскому освоению Арктики⁶ [5].

В то же время для получения сведений о СМП была задействована широкая агентурная сеть как внутри Советского Союза, так и из числа российских эмигрантов в Маньчжоу-Го и европейских государствах, корейцев и китайцев, проживавших на советском Дальнем Востоке или заброшенных с сопредельных территорий.

В донесениях и докладах японских дипломатов содержались оценки и выводы, которые во многом влияли на формирование и реализацию дипломатического курса и военно-политической стратегии Токио. 18 мая

⁵ Таракузио, Тимоти Андрю (Taracouzio, Timothy Andrew) (1896—1958). Специалист по международному праву, советолог, профессор Гарвардского университета. Автор монографий «The Soviet Union and international law; a study based on the legislation treaties and foreign relations of the Union of Socialist Soviet Republics» (1935), «War and peace in Soviet diplomacy» (1940) и др.

⁶ Монография состояла из разделов, посвящённых географии советской Арктики, освоению Арктики до 1917 г., советскому освоению Арктики, экономическому развитию советской Арктики, социально-культурным преобразованиям на Крайнем Севере, международному значению Арктики в области науки, экономики, политики и международного права.

1934 г. генеральный консул Японии во Владивостоке Ватанабэ Риэ⁷ в очередном донесении по «арктической линии» отмечал, что «Советский Союз прилагает значительные усилия и вкладывает большие средства в освоение и развитие Северного морского пути, переход по которому в два с половиной раза короче плавания на Дальний Восток через Суэцкий канал и полностью исключает вероятность досмотра или же посягательств на советские суда со стороны иностранных государств» [15. Ч. 1. С. 0165].

25 июня 1935 г. Ватанабэ Риэ сообщил о выходе 23 июня в первое сквозное плавание по Северному морскому пути из Владивостока в Мурманск пароходов «Анадырь» и «Сталинград» с подробными описаниями маршрута, заходов и зоны ответственности Дальневосточного территориального управления Главсевморпути (Владивосток) [15. Ч. 1. С. 0182—0183]. 15 октября того же года консул проинформировал Токио о завершении первого сквозного плавания по СМП из Ленинграда во Владивосток лесовозов «Ванцетти» и «Искра» и подчеркнул: «Несомненно, эти успехи имеют политическое и экономическое значение для Советов, а вкупе с научно-техническим прогрессом, развитие Северного морского пути приобретает важное значение в экономическом и военном отношении» [15. Ч. 1. С. 0186—0189].

13 апреля 1936 г. генеральный консул во Владивостоке Сугисита Юдзиро⁸ сообщил, что «этап освоения Северного морского пути завершился, и настало время его практического использования на регулярной основе» [15. Ч. 1. С. 0198]. В этом же году японские предположения о «важном военном значении» СМП получили убедительное подтверждение. 5 ноября Сугисита Юдзиро проинформировал о «неожиданном» (для японской стороны — *А.Л.*) прибытии во Владивосток этим путём эсминцев «Войков» и «Сталин»⁹ и особо отметил: «В последнее время значительно увеличива-

⁷ Ватанабэ Риэ, японский дипломат, специалист по России и СССР. 1896 — стажёр МИД при генеральном консульстве Японии во Владивостоке, 1903, 1908—1911 — делопроизводитель генерального консульства Японии во Владивостоке, 1913—1917 — делопроизводитель генерального консульства Японии в Москве, 1918 — вице-консул генерального консульства Японии в Москве, 1920—1924 — вице-консул генерального консульства Японии во Владивостоке, 1925—1929, 1933—1936 — генеральный консул Японии во Владивостоке.

⁸ Сугисита Юдзиро, японский дипломат, специалист по России и СССР. 1917—1918 — атташе посольства Японии в России (Петроград), 1925—1928 — 2-й секретарь посольства Японии в СССР, 1929 — 1-й секретарь посольства Японии в СССР, 1936—1937 — генеральный консул Японии во Владивостоке.

⁹ Эскадренный миноносец «Войков» (бывш. «Лейтенант Ильин», «Гарибальди», «Троцкий») вступил в строй в 1916 г. Эскадренный миноносец «Сталин» (бывш. «Самсон») — в 1916 г. 2.07—17.10.1936 г. совершили переход из Кронштадта во Владивосток по Северному морскому пути и вошли в состав Тихоокеанского флота. Во второй половине 30-х гг. XX в. межтеатровые переходы кораблей по СМП были обусловлены возникновением военной угрозы на Дальнем Востоке и необходимостью усиления Тихоокеанского флота. 5.08.1940—17.10.1940 г. подводная лодка «Щ-423» прибыла через СМП во Владивосток и вошла в состав Тихоокеанского флота. В этом же году по Северному морскому пути перешёл немецкий вспомогательный крейсер

ется количество судов, прибывающих во Владивосток по Северному морскому пути, что свидетельствует о развитии последнего и его практическом значении в экономическом и военном отношении» [15. Ч. 2. С. 0236].

Анализ донесений японских послов и дипломатов показывает, что их деятельность по сбору сведений о СМП носила системный характер и была нацелена на освещение широкого круга вопросов:

- ежегодные планы и фактические результаты навигации по Северному морскому пути, маршруты и время плавания, пункты заходов и стоянок, количество, тип и названия задействованных судов и ледоколов, объёмы перевозок и номенклатура грузов;
- организационно-штатная структура, функции и кадровый состав Главсевморпути и территориальных управлений, назначения и перестановки руководящих работников и их биографические данные;
- строительство и развитие портов, системы снабжения и инфраструктуры СМП;
- навигационное оборудование Северного морского пути, дислокация, количество и оснащённость маяков, метеорологических пунктов наблюдений и радиостанций;
- планы и результаты работы гидрографических экспедиций и полярных станций, направления научно-исследовательской работы по изучению Арктики;
- постройка и ввод в эксплуатацию новых судов ледового класса и ледоколов и их технические характеристики (водоизмещение, мощность силовой установки, скорость, грузместимость)¹⁰.

По ряду вопросов Япония смогла получить подробные и достоверные сведения, в первую очередь из агентурных источников. В декабре 1939 г. Харбинская ЯВМ¹¹ завершила составление информационно-аналитического доклада «Северный морской путь», который охватывал период 1932—1938 гг. и состоял из насыщенных фактическими материалами и статистическими данными разделов: создание Главсевморпути и его структура, освоение и развитие СМП, количество судов и объёмы грузоперевозок, место и роль СМП в 3-м пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР, политический курс и мероприятия партии и правительства в отношении Северного морского пути, планы и результаты

«Комет» [6, с. 12]. Во время войны для пополнения Северного флота в 1942 г. СМП пользовались корабли Тихоокеанского флота: лидер эсминцев «Баку», эсминцы «Разумный» и «Разъярённый».

¹⁰ 28 мая 1940 г. посольство Японии в СССР отправило в Токио подборку материалов о вводе в эксплуатацию построенного для работы на Северном морском пути турбоэлектрохода «Вячеслав Молотов» [15. Ч. 3. С. 0325—0327].

¹¹ Головной разведывательный орган Квантунской армии. Создан в 1917 г. в Харбине. Руководил сетью ЯВМ, пограничных разведывательных пунктов и резидентур на территории Маньчжоу-Го и располагал агентурной сетью на Дальнем Востоке СССР. В апреле 1940 г. Харбинская ЯВМ реорганизована в Разведывательный отдел Квантунской армии.

развития Северного морского пути (научные и гидрографические исследования, строительство портов, Мурманский судоремонтный завод, система топливных баз, подготовка кадров), сводные сведения о грузовых судах и ледокольном флоте [15. Ч. 3. С. 0298—0317].

Важным объектом японских разведывательных устремлений было Дальневосточное государственное морское пароходство, суда которого выполняли перевозки по Северному морскому пути. В 1936—1940 гг. ценные сведения о судовом составе, номенклатуре грузов и маршрутах следования регулярно сообщали заброшенные в Приморский край и внедрённые в пароходство квалифицированные агенты из числа корейцев, находившиеся на связи с генеральным консулом Японии в Цзяньдао и японскими консулами в Хуньчуне и Суйфэньхэ [15. Ч. 2. С. 0240—0241; Ч. 3. С. 0347—0357].

20 ноября 1938 г. японский консул в Маньчжоули отправил на имя министра иностранных дел документ «О советских планах в отношении восточного сектора Северного морского пути» под грифом «совершенно секретно». Автором материала был офицер полиции Накамура Фукутака¹². В своём аналитическом докладе, составленном на основе открытых и агентурных источников, он писал, что развитие сети сообщений, включающей в себя Транссибирскую железную дорогу, Северный морской путь, речные и воздушные пути, и постройка судов ледового класса для перевозки грузов по СМП свидетельствуют о том, что Советский Союз, учитывая опыт Русско-японской войны¹³, ведёт всестороннюю подготовку к войне на Дальнем Востоке и с этой целью создаёт мощный военно-морской флот с главными базами в Мурманске и Владивостоке. В заключение автор отметил: «Северный морской путь значительно сократит время и расстояние грузоперевозок между Европой и Азией и в дальнейшем он будет иметь важное военное и экономическое значение» [15. Ч. 2. С. 0274—0280].

Не менее интересен другой документ, который 5 мая 1939 г. японский посол в Бельгии отправил министру иностранных дел. Это аналитическая записка «Северный морской путь и XVIII партсъезд», составленная эмиг-

¹² Накамура Фукутака. Офицер японской полиции, проходил службу в Маньчжоули в контрразведке по «советской линии». Хорошо владел русским языком. Автор книги «Всемирное движение евреев за мировое господство» (1937). Доклад о Северном морском пути он написал по собственной инициативе с целью рекомендовать себя для работы в Министерстве иностранных дел.

¹³ Имеются в виду результаты Русско-японской войны 1904—1905 гг., которые показали острую необходимость в создании безопасного морского пути через Северо-Восточный проход вдоль арктического побережья России. В 1906 г. было принято решение о возобновлении гидрографических работ в Северном Ледовитом океане, результаты которых позднее использовались для освоения и развития СМП. В современных японских исследованиях отмечается, что ход Русско-японской войны мог коренным образом измениться, если бы действовал Северный морской путь и по нему на Дальний Восток перешла часть 2-й Тихоокеанской эскадры Российского императорского флота [8, с. 104].

рантом из числа офицеров Российского императорского флота¹⁴ на основе материалов советской прессы, доклада В.М. Молотова и речи И.Д. Папанина на XVIII съезде ВКП(б). Автор записки в частности писал, что в случае войны «нетрудно видеть, какое огромное значение при подобной обстановке приобретает „Северный морской путь“, составляющий неуязвимую морскую связь Европейской части СССР с Дальним Востоком... по мере приближения войны значение Северного морского пути всё увеличивается», и в заключение отмечал: «План Папанина¹⁵ и сооружение нового „судостроительного центра“ в Молотовске¹⁶, так же, как и железной дороги, связывающей пути „на Архангельск“ и „на Мурманск“, составляет новую и последнюю часть усилий СССР для перемещения центра военно-морской политики страны с Запада и Юга (Балтийское и Чёрное море) на Север и Дальний Восток (Баренцево море, Северный морской путь и Тихий океан). Это перемещение — совершенно логическое с точки зрения „новой генеральной линии“, принятой в начале 1938 г., — приобретает особое значение в связи с последними событиями. Морские силы СССР, долгие годы державшиеся в закрытых морях (Чёрное и Балтийское), стремятся занять позиции на открытых, океанских путях, тем самым лишняя раз нам свидетельствуя об активном характере сегодняшней „советской“ внешней политики» [15. Ч. 3. С. 0283—0288].

Пристальный интерес вызывали у Японии сверхдальние беспосадочные перелёты через Северный полюс в США, поисково-спасательные и научные полёты в Арктике и на Северный полюс, которые имели огромный резонанс в мире и показали превосходство советской авиационной техники. В то же время японская сторона уделяла внимание и неудачам в этой области [18. С. 0087—0092 (Леваневский); С. 0093—0121 (Чкалов, Байдуков, Беляков); С. 0122—0123 (Громов); С. 0124—0129 (Шмидт); С. 0130—0137 (Шестаков)]. В первую очередь эти перелёты интересовали ГШ и МГШ с военной точки зрения, т.к. задействованные в них самолёты они рассматривали как прототипы дальних бомбардировщиков, способных нанести

¹⁴ Автор состоял в агентурных отношениях с посольством Японии в Бельгии и на регулярной основе представлял японским дипломатам информационные и аналитические материалы. В тексте записки он упоминает ещё четыре документа, написанные им ранее и касавшиеся Северного морского пути, советского военно-морского флота, международной военно-политической обстановки и внешнеполитической стратегии СССР.

¹⁵ Имеется в виду речь И.Д. Папанина на XVIII съезде ВКП(б), в которой он перечислил задачи по превращению Северного морского пути в «нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком»: систематически изучать и гидрографически обставлять Северный морской путь, закончить строительство портов, создать собственную судоремонтную базу, расширить сеть авиабаз и научно-исследовательских станций, продолжать геологоразведочные работы по изысканию собственной топливной базы на трассе Севморпути и обеспечить в кратчайший срок её освоение, завершить освоение рек, связанных с Северной морской магистралью, подготовить новые кадры специалистов.

¹⁶ С 1957 г. — г. Северодвинск.

внезапный удар по Японии и вести боевые действия в сложных условиях северо-западной части Тихого океана. По этой причине посольство и консульства Японии в СССР собирали и добывали сведения, касавшиеся тактико-технических характеристик самолётов полярной авиации, аэродромов базирования, авиационных заводов и конструкторских бюро.

С экономической точки зрения Япония расценивала Северный морской путь как серьёзную потенциальную угрозу для своих морских грузовых перевозок и рыбной промышленности. Сугисита Юдзиро в донесении от 1 июля 1937 г. подчёркивал: «Если начнутся поставки камчатской рыбной продукции по кратчайшему Северному морскому пути в Европу, то они могут оказать огромное влияние на наши рыбные поставки через Индийский океан, которые проигрывают по времени, затратам и сохранности груза. В случае реализации и дальнейшего развития этих поставок, на них следует обратить особое внимание» [15. Ч. 2. С. 0248].

С началом Второй мировой войны Япония сосредоточила своё внимание на военном значении Северного морского пути, по которому СССР мог беспрепятственно обеспечивать снабжение Дальнего Востока и перебрасывать живую силу и технику¹⁷. Оперативный план ГШ Японии на 1941 г. предусматривал оккупацию стратегически важных районов советского Дальнего Востока, включая Северный Сахалин и Камчатку¹⁸. Захват Петропавловска-Камчатского и полуострова в экономическом отношении обеспечивал неограниченный доступ к рыбным ресурсам Охотского и Берингова морей, а в военном — блокирование силами флота грузоперевозок и переходов кораблей ВМФ СССР на Тихий океан по Северному морскому пути¹⁹. ГШ и МГШ Японии разработали совместную операцию армии и флота по захвату и оккупации Камчатки силами 55-й пехотной дивизии и 5-й эскадры²⁰, начало которой было запланировано на первую декаду сентября 1941 г. [10, с. 195, 212].

¹⁷ В 1941—1945 гг. по Северному морскому пути шли поставки для нужд фронта и промышленности с Дальнего Востока и осуществлялась проводка судов с грузами по ленд-лизу [6, с. 12].

¹⁸ С 1941 г. Квантунская армия в соответствии с планами ГШ в целях подготовки нападения на СССР приступила к проведению Особых манёвров, известных как «Кантокуэн». 1 августа 1941 г. в Токио состоялось координационное совещание высшего командования и Министерства иностранных дел, на котором с учётом немецких успехов на Восточном фронте приняли план дипломатических переговоров с СССР. По сути это был ультиматум, включавший в себя помимо всего прочего пункт «о передаче Империи Камчатки в концессию или же в полное владение» [7, с. 218—219].

¹⁹ Квантунская армия должна была захватить Транссибирскую железнодорожную магистраль и отрезать Дальний Восток от Восточной Сибири и европейской части СССР. Тем самым советский Дальний Восток, лишившись двух стратегических коммуникаций, оказывался в блокаде.

²⁰ 55-я пехотная дивизия была сформирована 10 июля 1940 г. в г. Дзэнцудзи префектуры Кагава (о-в Сикоку). 5-я эскадра под кодовым названием «Северный отряд» образована 25 июля 1941 г., в её состав вошли два лёгких крейсера «Тама» (флагманский корабль) и «Кисо», миноносцы «Саги» и «Хато», гидроавианосец «Кимикава-мару».

Но этим планам, которые напрямую увязывались японским командованием с немецкими успехами на Восточном фронте, не суждено было осуществиться, т.к. немецкий блицкриг провалился, и Япония приняла решение в сложившейся обстановке начать военные действия на южном направлении и развязала войну на Тихом океане. Тем не менее, ГШ и МГШ Японии постоянно учитывали в своих оперативных планах и оценках обстановки на театре военных действий Северный морской путь, особенно на заключительном этапе войны, т.к. японское командование полагало, что СССР может скрытно и заблаговременно перебросить по нему значительные силы армии и флота.

Резюмируя, отметим, что в первой половине XX в. Токио проявил устойчивый интерес к Арктике, в первую очередь к Северному морскому пути, который по мере своего развития превратился в стратегический фактор, влиявший на военно-политическую обстановку на Дальнем Востоке. Японское политическое руководство и высшее военное командование учитывали военное и экономическое значение СМП при формировании своей позиции в советско-японских отношениях и в оперативных планах войны против СССР на Дальнем Востоке. Для сбора и добывания сведений о советской Арктике и Северном морском пути Токио задействовал значительные силы и средства и был в той или иной степени осведомлён по интересовавшим его вопросам военного и экономического характера.

В годы холодной войны Япония продолжила активную разведывательную деятельность против Северного морского пути, по которому на Тихоокеанский флот переходили атомные подводные лодки и корабли различных классов. Поэтому многие оценки и выводы, сделанные дипломатами, военными и разведчиками императорской и послевоенной Японии, остаются актуальными и продолжают существовать в опосредованной форме в современных японских документах и исследованиях, касающихся Арктики.

В 2012 г. Арктическая конференция Японии совместно с Фондом изучения морской политики направили в правительство свои рекомендации относительно формирования и реализации японской арктической политики, в т.ч. в военной сфере: «Открытие международных морских путей в Арктике будет иметь далеко идущие последствия для обороны и безопасности Японии. В случае установления регулярного морского сообщения из Северного Ледовитого океана в Северо-Восточную Азию необходима новая программа защиты морских коммуникаций. Министерство национальной обороны должно срочно разработать стратегию обороны на случай возможных военных операций в Арктике. В связи с этим необходима Система освещения морской обстановки (Maritime domain Awareness) для слежения за кораблями и судами в районах морских коммуникаций. Возрастёт роль Морских сил Самообороны Японии в Японском море

и в северо-западной части Тихого океана. Но оборонный потенциал нельзя мгновенно увеличить. Правительство должно разработать мероприятия на случай военных операций или действий кораблей военно-морских флотов иностранных государств в Северном Ледовитом океане по аналогии с долгосрочным Арктическим планом Министерства обороны США, действующим до 2030 г. и далее»²¹ [4, с. 8; 9, с. 7]. В качестве одной из конкретных мер предлагается Морским силам Самообороны и Управлению безопасности на море Японии усилить контроль над районами проливов Цугару и Лаперуза и акваторией Курильских о-вов [8, с. 111].

На наш взгляд, интерес Токио к транспортному потенциалу Северного морского пути и возможности участия в разработке нефтегазовых месторождений и других природных ресурсов Арктики носит эвентуальный характер. В то же время Япония всегда будет учитывать военно-стратегическое значение Арктического региона и Северного морского пути с точки зрения обеспечения национальной безопасности и защиты своих интересов в северо-западной части Тихого океана.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Зайцев Ю.М. Арктический регион в контексте современной мировой экономики и политики: военно-политические аспекты // Материалы 57-й Всероссийской научной конференции. Том V. Проблемы тактики военно-морского флота, военной истории, геополитики и военно-морской географии: сб. науч. ст. Владивосток: ТОБВМУ им. С.О. Макарова, 2014. С. 23—50.
2. Зайцев Ю.М. Восточная Арктика: военный аспект // Материалы 56-й Всероссийской научной конференции. Том IV. Проблемы тактики военно-морского флота, военной истории, геополитики и военно-морской географии: сб. науч. ст. Владивосток: Филиал ВУНЦ ВМФ «ВМА им. Н.Г. Кузнецова», 2013. С. 20—40.
3. Зайцев Ю.М. «Глаза дракона на вершине мира»: арктические амбиции Китая // Материалы 57-й Всероссийской научной конференции. Том V. Проблемы тактики военно-морского флота, военной истории, геополитики и военно-морской географии: сб. науч. ст. Владивосток: ТОБВМУ им. С.О. Макарова, 2014. С. 15—23.
4. Developing a Japan Policy towards the Arctic Ocean. Proposed by the Arctic Conference Japan to the Government. March 2012. The Arctic Conference Japan. Organized by Ocean Policy Research Foundation. 12 p.
5. Taracouzio T.A. Soviets in the Arctic. An historical, economic and political study of the Soviet advance into the Arctic. New York: The MacMillan Company, 1938. 563 p.
6. The Northern Sea Route: The shortest sea route linking East Asia and Europe. Tokyo, Ship&Ocean Foundation, 2001. 230 p.
7. 日本北極海會議報告書。東京、海洋政策研究財団、平成24年3月。= Доклад Арктической конференции Японии. Токио: Фонд изучения морской политики, Март 2012. 128 с.

²¹ Японский и английский варианты этого фрагмента взаимодополняют друг друга.

8. 我が国の北極海航路利活用戦略の策定事業報告書。東京、海洋政策研究財団、平成27年3月。= Доклад о разработке национальной стратегии активного использования Северного морского пути. 2014 г. Токио: Фонд изучения морской политики, Март 2015. 181 с.
9. 北極海の持続可能な利用に向け日本がただちに行うべき施策。日本北極海会議。東京、海洋政策研究財団、平成24年3月。= Мероприятия, которые должна реализовать Япония для долгосрочного использования Арктики. Японская Арктическая конференция. Токио: Фонд изучения морской политики, 2012. 9 с.
10. 島田俊彦。関東軍。東京、講談社学術文庫、2011年。= Симادا Тосихико. Квантунская армия. Токио: Коданся гакудзюцу бунко, 2011. 248 с.
11. 防衛省防衛研究所。陸軍一般史料。極北ソ領の現勢。昭和18年6月。= Архив Научно-исследовательского института Министерства национальной обороны Японии. Исторические документы армии. СССР в Арктике. Июнь 1943 г. С15120510600.
12. 防衛省防衛研究所。海軍省公文備考。北極圏に於ける露国新発見諸島。大正5年12月5日—大正5年12月20日。= Архив Научно-исследовательского института Министерства национальной обороны Японии. Официальные документы и материалы Морского министерства. Новые открытые Россией острова в Арктике. 5—20.12.1916. С08020878400.
13. 外務省外交史料館。外務省調査部。北極地方セクター別分割論。調第3号。昭和9年7月。= Дипломатический архив МИД Японии. Документы Исследовательского отдела. Информационно-аналитический доклад № 3. О секторальном подходе к разделу арктических территорий. Июль 1934 г. В10070403800.
14. 外務省外交史料館。外務省調査部。ソ連邦ノ北氷洋経営。調第32号。昭和10年5月。= Дипломатический архив МИД Японии. Документы Исследовательского отдела. Информационно-аналитический доклад № 32. Управление и эксплуатация Северным Ледовитым океаном в СССР. Май 1935 г. В10070405500.
15. 外務省外交史料館。各国航運業状況報告雑纂。第二巻3。蘇連邦ノ部。北氷洋航路調査関係。= Дипломатический архив МИД Японии. Собрание докладов и донесений о морских перевозках иностранных государств. Т. 2. Ч. 3. СССР: доклады и донесения о Северном морском пути. Ч. 1. В09030155200, Ч. 2. В09030155300, Ч. 3. В09030155400.
16. 外務省外交史料館。天文地理関係雑件。北極諸地方ニ於ケル地表観測所設置ニ関スル件。大正8年6月10日—大正10年7月11日。= Дипломатический архив МИД Японии. Собрание различных документов о географии и астрономии. О создании наблюдательных станций за земной поверхностью в Арктике. 10.06.1919—11.07.1921. В12082176200.
17. 外務省外交史料館。国家及領域問題ニ関スル雑件。各国版図関係。第二巻。10。北氷洋ニ於ケル特種ノ陸地及島嶼ノ法的地位ニ関スル件。= Дипломатический архив МИД Японии. Собрание различных документов о государствах и территориальных проблемах. Картография иностранных государств. Т. 2. № 10. О юрисдикции особых материковых территорий и островов в Северном Ледовитом океане. В03041159600.
18. 外務省外交史料館。各国人ノ航空関係雑件。蘇連邦人ノ部。= Дипломатический архив МИД Японии. Собрание различных документов о полётах лётчиков иностранных государств. Лётчики СССР. В10074797500.
19. 外務省外交史料館。各国領土発見及帰属関係雑件。第三巻。17。「北極」地方ノ領土権ニ関スル件（ソ連ノセクター別分割論）。= Дипломатический архив МИД Японии. Собрание различных документов об открытии и юрисдикции территорий иностранных государств. Т. 3. № 17. О суверенитете арктических территорий (Сектор СССР). В02031156600.

20. 外務省外交史料館。簡易通関取扱雑纂。第一巻。1。露国北極探検家一行携帯荷物簡易通関方ノ件。明治四十二年十一月。= Дипломатический архив МИД Японии. Собрание различных таможенных документов. Т. 1. № 1. О таможенных формальностях в отношении багажа русских исследователей Арктики. Ноябрь 1909 г. B10073565300.

REFERENCES

1. Zaitsev Yu.M. Arkticheskiy region v kontekste sovremennoy mirovoy ekonomiki i politiki: voenno-politicheskie aspekty [The Arctic region in the context of modern economic and political paradigm: military history aspects]. *Materialy 57-y Vserossiyskoy nauchnoy konferentsii. Tom V. Problemy taktiki voenno-morskogo flota, geopolitiki i voenno-morskoy geografii: sbornik nauchnih statei* [Materials of the 57th All-Russian scientific conference. Vol. 5. Tactics problems of military maritime fleet, military history, geopolitics and naval geography: collection of scientific articles]. Vladivostok: TOVVMU im. S.O. Makarova, 2014, pp. 23–50. (In Russ.)
2. Zaitsev Yu.M. Vostochnaya Arktika: voenniy aspekt [The Eastern Arctic: military aspect]. *Materialy 56-y Vserossiyskoy nauchnoy konferentsii. Tom IV. Problemy taktiki voenno-morskogo flota, geopolitiki i voenno-morskoy geografii: sbornik nauchnih statei* [Materials of the 56th All-Russian scientific conference. Vol. 4. Tactics problems of military maritime fleet, military history, geopolitics and naval geography: collection of scientific articles]. Vladivostok: Filial VUNTS VMF «VMA im. N.G. Kuznetsova», 2013, pp. 20–40. (In Russ.)
3. Zaitsev Yu.M. «Glaza drakona na vershine mira»: arkticheskie ambitsii Kitaya [“The dragon’s eyes at the top of the world”: arctic ambitions of China]. *Materialy 57-y Vserossiyskoy nauchnoy konferentsii. Tom V. Problemy taktiki voenno-morskogo flota, geopolitiki i voenno-morskoy geografii: sbornik nauchnih statei* [Materials of the 57th All-Russian scientific conference. Vol. 5. Tactics problems of military maritime fleet, military history, geopolitics and naval geography: collection of scientific articles]. Vladivostok: TOVVMU im. S.O. Makarova, 2014, pp. 15–23. (In Russ.)
4. *Developing a Japan Policy towards the Arctic Ocean. Proposed by the Arctic Conference Japan to the Government. March 2012. The Arctic Conference Japan*. Organized by Ocean Policy Research Foundation, 12 p. (In Eng.)
5. Taracouzio T.A. *Soviets in the Arctic. An historical, economic and political study of the Soviet advance into the Arctic*. New York: The MacMillan Company, 1938, 563 p. (In Eng.)
6. *The Northern Sea Route: The shortest sea route linking East Asia and Europe*. Tokyo, Ship&Ocean Foundation, 2001, 230 p. (In Eng.)
7. Shimada Toshihiko. *Kantogun* [Kwantung Army]. Tokyo, Kodan gakujuutsu bunko Publ., 2011, 248 p. (In Jap.)
8. *Nihon hokkyokukai kaigi hokokusyo* [The report of the Arctic conference of Japan]. Tokyo, Ocean Policy Research Foundation, March 2012, 128 p. (In Jap.)
9. *Wagakuni-no hokkyokukai koro rikatsuyo sennryaku-no sakutei jigyo hokokusyo* [The report about national strategy development for active use of the Northern Sea Route]. Tokyo, Ocean Policy Research Foundation, March 2015, 181 p. (In Jap.)
10. *Hokkyokukai-no jizoku kanona riyo-ni muke nihon-ga tadachi-ni okonaubeki sisaku. Nihon hokkyokukai kaigi* [Measures which Japan must realize for long-term use of the Arctic. Japanese Arctic conference]. Tokyo, Ocean Policy Research Foundation, March 2012, 9 p. (In Jap.)