



**HAL**  
open science

## **Міст Війни**

D. Eckert, I. Savchuk I. Savchuk

► **To cite this version:**

D. Eckert, I. Savchuk I. Savchuk. Міст Війни. Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv. Geography, 2022, 82-83, pp.24-27. <10.17721/1728-2721.2022.82.3>. <halshs-03927523>

**HAL Id: halshs-03927523**

**<https://shs.hal.science/halshs-03927523v1>**

Submitted on 6 Jan 2023

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Дені Екерт

ORCID iD <https://orcid.org/0000-0001-6512-2197>

CNRS, UMR 8504 Géographie-cités, Paris (France) – Centre Marc Bloch, Berlin (Allemagne)

Іван Савчук

ORCID iD <https://orcid.org/0000-0003-3779-0467>

CNRS, UMR 8504 Géographie-cités, Paris (France)

## МІСТ ВІЙНИ

*Широкомасштабна війна, що розпочалась 24 лютого 2022 р., поділила історію незалежної України на дві частини. Ворог напав по всій лінії спільного державного кордону. Особливе місце при цьому мав наступ на півдні на Таврійській ділянці фронту. Формування на території анексованого Криму великого військового угруповання було б неможливим без регулярного переміщення по Кримському мосту через Керченську протоку військових підрозділів та спеціальної техніки. У статті ставиться питання про те чи є таке застосування цього важливого у стратегічному значенні об'єкту транспортної інфраструктури випадковим чи навпаки його зведення було потрібне саме для здійснення військових цілей? Для підтвердження своєї гіпотези автори аналізують всі мости, які були зведені та функціонували певний (нетривалий) період між Кримським і Таманським півостровами. Це відповідно німецький міст 1943 р., радянський міст 1944 – 1945 рр. та сучасний міст, зведений за рішенням федерального уряду Росії, після анексії Кримського півострова. Було встановлено, що всі вони були збудовані заради забезпечення реалізації саме воєнних операцій. Аналіз їх будівництва прямо вказує на те, що ці мости зводили з метою швидкого переміщення у кримському напрямку великих військових з'єднань. Таким чином існуючий Кримський міст можна з повним правом назвати мостом війни. У мирний час відсутні значні потоки людей і товарів, що могли б визначити доцільність його будівництва. Варто при цьому відзначити, що українські географи, не дивлячись на вісім років анексії Кримського півострова, не опублікували жодної публікації щодо цього питання. Постає закономірне питання, а чи це не зумовлено тим, що більшість з них було сформовано на теоретико-методологічних засадах радянської і пострадянської наукової школи, де питання військової і політичної географії були завжди маргінальними темами відкритих досліджень. Автори пропонують для вивчення феномену «міста війни» залучити сучасні постнекласичні напрацювання французьких географів, що, повинно сприяти виправленню ситуації в українській географії, коли питання територіальної цілісності та воєнних дій мали стати пріоритетними, а не маргінальними, темами наукових досліджень.*

**Ключові слова:** Кримський міст, геополітика, військова географія, анексія, війна.

**Актуальність.** 24 лютого 2022 р. назавжди увійшло в історію України як страшна дата, коли в Європі, після понад 70 років миру, знову йде широкомасштабна кривава війна. У цій війні велике значення має переміщення великих військових підрозділів. Це можливо здійснити лише застосувавши об'єкти інфраструктури подвійного призначення, такі як залізниці, аеродроми, мости. Їх облаштування та зведення відповідно до військових вимог є важливим компонентом підготовки війни. Росія тривалий час готувалась до широкомасштабної війни з Україною. Свідченням тому є зведення у прикордонних районах численних військових об'єктів, мілітаризація анексованого Кримського півострова за зразком Калінінградської області (Hazemann, 2017; Gomart, 2015; Snegur, 2014; Soller, 2019; Tétart, 2019).

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** За виключенням нашої статті (Eckert&Savchuk, 2022) не були опубліковані наукові географічні публікації щодо розбудови інфраструктури подвійного використання на анексованих територіях у Криму. Автори публікацій з геополітичних питань лише звертають увагу на виняткове значення Кримського мосту для Росії у рамках встановлення її панування на анексованих територіях (див., наприклад, Chamontin, 2019, p. 15). У своїй попередній статті (Eckert&Savchuk, 2022) ми розглянули різні проєкти побудови мосту через Керченську протоку та ймовірно його використання у мирний час, виходячі з сучасного рівня господарського розвитку прилеглих регіонів. Питання розвитку великих російських інфраструктурних проєктів за часів правління В.В.Путіна з позицій геостратегії та військової географії докладно розглянув Ж. Радвані (Radvanyi, 2017a,b). Він звертає увагу на те, що у Росії було

взято курс на зменшення залежності від країн-сусідів і, що це «суттєво посилює стратегічний потенціал країни» (Radvani, 2017a, p. 14) і, що «покращення мережі автодоріг на Північному Кавказі... супроводжується передислокацією військових баз ближче до кордону» (Radvani, 2017b, p. 19). Українські географи, наскільки нам відомо, взагалі не публікували статей щодо розвитку суспільства та дій окупаційної влади на тимчасово окупованих і анексованих територіях. Таким чином можна констатувати, що вітчизняні географи не вважали за потрібне проаналізувати ті зміни, які відбулись за вісім років з часу встановлення окупаційного режиму на цій частині території України. Єдиним винятком є стаття щодо трансформації магістральних видів транспорту під впливом анексії Кримського півострова та тимчасової окупації частини території держави на сході (Savchuk, 2017). Д.Екерт опублікував дві статті щодо розвитку державних кордонів України за таких специфічних умов (Eckert, Lambroschini, 2017, Eckert, 2019). Він наголошує на тому, що окупаційні органи влади облаштовували лінію зіткнення сторін на Донбасі та у Криму як лінію державного кордону, що свідчило про їх наміри тривалого панування на анексованих і тимчасово окупованих територіях. Таким чином є всі підстави стверджувати, що ми першими у географічній науці розглядаємо Кримський міст як насамперед військовий об'єкт, а не споруду подвійного призначення чи об'єкт цивільної інфраструктури.

**Мета дослідження** – розкрити значення мосту через Керченську протоку як військового об'єкту. Завдання: показати значення реалізованих проєктів з побудови таких мостів для ведення широкомасштабних бойових операцій та вказати на недоцільність його існування за умов мирного часу.

**Методика та методологія.** В основі дослідження покладено теоретичну концепцію геоісторії, що передбачає вивчення довгої тривалості та впливу географічних чинників на реалізацію певних інфраструктурних проєктів. З огляду на те, що українські вчені мало обізнані з цією концепцією, її основні положення викладено у серії публікацій українською мовою І.Г. Савчука (Савчук, 2019, с. 5-13; Savchuk, 2018, 2021). Головним у нашому дослідженні є застосування наукового принципу відтворення, згідно з яким, за однакових умов має місце створення подібних об'єктів. З методологічними особливостями застосування сучасного квалітативного підходу у географії українські вчені можна ознайомитись у (Morange, Schmoll, 2016).

### **Виклад основного результату дослідження**

Сучасний міст через Керченську протоку від самого свого відкриття слугував насамперед військовим цілям та був спрямований на гарантування переміщення великих військових контингентів і техніки до анексованого Криму (Plouchart, 2020). Його будівництво було ініційовано на найвищому рівні, що знайшло своє відображення у відповідній міждержавній угоді (Угода...). Важко зрозуміти чим керувався тогочасний прем'єр-міністр України, коли підписував цей документ. Його попередники на цьому високому посту, не зважаючи на наполягання російських високопосадовців, відмовлялись створювати правові основи для реалізації проєкту будівництва цього мосту. Його недоцільність у мирний час була усвідомлена ще у радянський час (Багров&Градов, 1974), проте відповідний міждержавний документ усе ж таки було підписано. Це дало Росії підстави, на початку анексії Кримського півострова, стверджувати, що вона лише реалізує міжурядову угоду з будівництва мосту і не порушує ані міжнародне ані українське законодавство з цього питання. Не думаємо, що українські високопосадовці знали про історію зведення та експлуатації попередніх мостів, створених саме заради ведення широкомасштабних бойових дій. Це питання не висвітлено у радянській чи сучасній російській історіографії. Нами у цій статті проаналізовано історико-географічний контекст зведення мостів через Керченську протоку у минулому саме з метою реалізації цих воєнних цілей.

Першим реалізованим (не повністю) проєктом був міст, прокладений німецькою окупаційною владою у 1943 р. Вище німецьке військово-політичне командування надавало йому виняткового значення у стратегії встановлення свого тривалого панування та реорганізації Кримського півострова відповідно до Плану «Ост». Саме тому спочатку було успішно зведено канатну дорогу між двома берегами, а також завезено до місця майбутнього будівництва з Німеччини у достатній кількості будівельні матеріали та залізні ферми майбутнього гігантського моста. Намір збудувати тут

великий (за технічними параметрами) міст було прийнято ще у 1942 р., коли німецькі війська лише вийшли до Перекопу. Зведений за 65 діб канатний міст дозволяв переміщувати до 1000 т вантажів щоденно до німецьких армій, що розгортали наступ на Кавказ (Singer, 1998, р. 605-607). Проте це був лише тимчасовий міст. Переконавшись в його ефективності та доцільності зведення довготривалої споруди капітального мосту 07.03.1943 р. за прямою вказівкою А.Гітлера було прийнято рішення про проектування капітального мосту з двома автомобільними і однією залізничною лінією між двома берегами Керченської протоки та його зведення у максимально стислі строки (Singer, 1998, р. 41-42). Цей проєкт, про долю якого нічого не відомо, цілком можливо був знайдений в архівах Організації Тодда і використаний радянськими інженерами-планувальниками при проектуванні гігантського мосту через Керченську протоку у кінці 40-х рр. XX ст. (див. Eckert&Savchuk, 2022). За нацистським проєктом у травні 1943 р. до самого наступу радянських військ у жовтні 1943 р. тривало будівництво цього супермосту (Singer, 1998, р. 598-604).

Радянські війська зайнявши місцевість будівництва мосту відразу проінформували своє вище керівництво. І відповідь не забарилася. Державний комітет оборони СРСР постановою № 5027 від 25.01.1944 р. приймає рішення звести залізничний міст через Керченську протоку (Мост...). Таким чином було завершено будівництво частини німецького проєкту. Відсутність у радянській версії мосту автомобільних полос є очевидною. Парк легкових і вантажних автомобілів був у РСЧА настільки не значний, що не існувало потреби у будівництві відповідної частини німецького проєкту. Радянська держава спиралась саме на залізничні перевезення військової техніки та особового складу, нехтуючи, через брак автотранспорту та асфальтованих доріг, вантажним автомобільним транспортом. Зведений поспіхом міст таким чином відрізнявся від первинного німецького проєкту та слугував насамперед потребам у перевезенні вантажів з Кубані до Криму, з огляду як на бої на Півдні України так і на майже повністю знищену залізничну інфраструктуру у цьому регіоні та на Донбасі, що надавало йому виняткового значення в умовах ведення війни у забезпеченні радянських військ, що розвивали наступ у Таврійському напрямку. Його було відкрито 18.11.1944 р., проте вже 20.02.1945 р. він був зруйнований через льодохід з огляду на те, що не було зведено захисні споруди та не належним чином укріплено несучі конструкції. Зрозуміло, що у зруйнованій країні було не до відновлення цього мосту, особливо, коли можна було використовувати традиційні залізничні лінії через Сиваш. Таким чином нагальної потреби ані війська, ані зруйнованого війною господарства не було у відновленні цього мосту. Тому у 1953 р. вирішили запровадити замість нього паромну переправу Крим – Кавказ, що цілковито задовільняла потреби півострова у мирний час як у радянський час так і за роки незалежності.

Сучасний Керченський міст є найбільшим інфраструктурним проєктом, зведеним в анексованому Криму федеральною владою. Після двох років будівництва його було з помпою відкрито у 2018 р., а у наступному році по ньому було прокладено залізничну лінію. Таким чином пов'язано автомобільну і залізничну мережу півострова з материковою частиною Росії. Це було не лише політичне важливе рішення. В його основі мало місце виразний геостратегічний аспект. Свідченням тому є публікація у мережі Інтернет на сайті, присвяченому будівництву, інформації та ескізах проєкту такого моста, розробленого московським спеціалізованим науково-дослідним інститутом за сталінських часів (Мост...). Символічне значення мосту, збудованого у рекордно стислий для російських мегапроєктів термін, для самоутвердження федеральної влади було докладно розкрито у низьці публікацій (Bayou, 2016; Plouchart, 2020).

По мосту відразу почали перевозити до анексованого Кримського півострова техніку та особовий склад новостворених військових підрозділів ("Показали справжнє призначення"). Саме цим, на нашу думку, зумовлено великі обсяги перевезень по ньому, зафіксовані російською статистикою. Він був відкритий від 2020 р. для вантажних залізничних перевезень і по ньому було перевезено у перший рік існування 2,5 млн т вантажів (Приходиться...). При цьому, перевезення по ньому вантажів у комерційному сполученні не вигідно через існуючу тарифну політику «РЖД» («Рентабельности не будет»). Сучасний Кримський міст від початку відкриття руху по ньому використовується російськими військовими для переміщення техніки, боєприпасів, особового складу до півострова. Таким чином є всі підстави стверджувати, що сучасний міст через Керченську протоку зведено саме заради ведення війни, а не для мирних потреб. Тому на найвищому рівні висловлюється думка про доцільність його знищення під час сучасної війни

(Сили...). Коротка історія існування його попередників дозволяє сподіватись, повториться, і у мирний час відновить свою роботу паромна переправа Крим – Кавказ, потужності якої цілком достатньо для задоволення потреб у комерційному товарообороті (Багров&Градов, 1974).

**Висновки.** Проведений аналіз реалізованих проєктів мостів через Керченську протоку дозволив прийти до таких висновків: 1) усі реалізовані проєкти було зведено для переміщення переважно військової техніки та особового складу; 2) ці мости не мають господарського значення у мирний час; 3) усі мости мали залізничні колії, що зумовлено потребою у перевезенні важкої військової техніки до Кримського півострова. Отже сучасний Керченський міст цілком справедливо можна вважати мостом війни, який, як заявив Секретар РНБО України О. Данилов (21.04.2022 р.), за наявності відповідної можливості буде знищений Збройними Силами України (Сили...). Відсутність потреби у мирний час такого моста ставить під сумнів довготривалість його існування, особливо в умовах широкомасштабної війни. Таким чином є всі підстави передбачити, що він проіснує так само незначний період як і його попередники.

## References:

Багров, Н.В., Градов, Г.Л., 1974. Problemy razvitiya i razmesheniya proizvoditelnykh sil Severnogo Prichernomor'ya. М. [Bahrov, N.V., Gradov, G.L., 1974. The Problems of development and deployment of productive forces of the Northern Black Sea coast, Moscow] (in Russian)

Мост через Керченский пролив

<http://kerch.rusarchives.ru/documents/postanovlenie-gosudarstvennogo-komiteta-oborony-sssr-no-5027ss-o-stroitelstve> [28.04.2022] (in Russian)

"Показали справжнє призначення": Росія пустила військову техніку Кримським мостом

<https://news.obozrevatel.com/ukr/russia/pokazali-spravzhne-priznachennya-rosiya-pustila-vijskovu-tehniku-po-krimskomu-mostu.htm> (in Ukrainian)

Приходится гнать порожняк: Крым в железнодорожном тупике <https://ru.krymr.com/a/krym-zheleznodorozhnyy-tupik/31183237.html> [28.04.2022] (in Russian)

«Рентабельности не будет»: что не так с железной дорогой из России в Крым

<https://ru.krymr.com/a/pochemu-jeleznaya-doroga-is-rossii-v-krym-ne-vpechatila-gruzoperevozchikov/30818551.html> [28.04.2022] (in Russian)

Савчук, І., 2018. Основні наукові підходи до вивчення просторово-галузевого розвитку господарської діяльності [Savchuk, I., 2018. Main Scientific Approaches to Study Space-Development of Economic Activity]. *Ukrainian Historical Journal*, (2) 110-120. doi: <https://doi.org/10.15407/uhj2018.02.110>. (in Ukrainian).

Савчук, І., 2019. Розвиток господарської діяльності на території сучасної України у просторі і часі. Київ. Savchuk, I., 2019. [Development of economic activity on the territory of modern Ukraine in space and time], Kyiv. (in Ukrainian).

Сили ЗСУ готуються вдарити по Кримському мосту: що відомо

<https://politeka.net/uk/society/373776-sily-vsu-gotovyatsya-udarit-po-krymskomu-mostu-chno-izvestno> [21.04.2022] (in Ukrainian).

Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Російської Федерації про спільні дії з організації будівництва транспортного переходу через Керченську протоку [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643\\_430#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643_430#Text) [3.11.2021] (in Ukrainian).

Bayou C. 2016. Le pont de Kertch : Derrière la prouesse technique, le geste politique. *Regard sur l'Est*. En ligne : <http://regard-est.com/le-pont-de-kertch-derriere-la-prouesse-technique-le-geste-politique>, [28.04.2022] (in French)

Chamontin, L. 2019. Ukraine : évolutions géopolitiques et imbroglio territorial. *Population & Avenir*, 744, 14-16. <https://doi.org/10.3917/popav.744.0014> (in French)

Eckert D., Lambroschini S., 2017. La ligne de démarcation entre le Donbass et le reste de l'Ukraine. *M@ppemonde*, (119). <http://mappemonde.mgm.fr/119lieu1/> (in French)

Eckert, D., Savchuk, I., 2022. Le(s) pont(s) de Crimée avant 2014. Les discontinuités d'une longue histoire. *M@ppemonde*, (133) <http://journals.openedition.org/mappemonde/7304> (in French)

Eckert, D., 2019. Ukrainian border: current state and problems. *Visnyk Kyivskogo nacionalnogo universytetu imeni Tarasa Shevchenka, Geografiya* [Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv, Geography], 2 (75), 24-28, doi: 10.17721/1728-2721.2019.75.4 (in Ukrainian)

- Gomart, T. 2015. Russie : de la « grande stratégie » à la « guerre limitée ». *Politique étrangère*, 25-38. <https://doi.org/10.3917/pe.152.0025> (in French)
- Hazemann, R. 2017. L'évolution de la présence des forces armées russes en Crimée depuis 2014. *Revue Défense Nationale*, 802, 42-49. <https://doi.org/10.3917/rdna.802.0042> (in French)
- Morange, M., Schmoll, C. 2016. Les outils qualitatifs en géographie. Méthodes et applications. Paris, Armand Colin (in French)
- PLOUCHART J., 2020. Le pont de Crimée, un instrument redoutable contre l'Ukraine, *Regard sur l'Est*. En ligne : <http://regard-est.com/le-pont-de-crimee-un-instrument-redoutable-contre-lukraine> [10.06.2020] (in French)
- Radvanyi, J., 2017a. Adapter les réseaux de transport eurasiens : réussites et défis. *Revue Défense Nationale*, 802, 84-89. <https://doi.org/10.3917/rdna.802.0084> (in French)
- Radvanyi, J., 2017b. Quand Vladimir Poutine se fait géographe.... *Hérodote*, 166-167, 113-132. <https://doi.org/10.3917/her.166.0113> (in French)
- Savchuk, I. 2017. Le trafic ferroviaire international de voyageurs en Ukraine, un pont entre l'Est et l'Ouest ou le choix d'un bloc ? *Géotransports*, 2 [http://geotransports.fr/Revue/n09/pp\\_51-62\\_Le\\_trafic\\_ferroviaire\\_international\\_de\\_voyageurs\\_en\\_Ukraine\\_I\\_Savchuk.pdf](http://geotransports.fr/Revue/n09/pp_51-62_Le_trafic_ferroviaire_international_de_voyageurs_en_Ukraine_I_Savchuk.pdf) (in French)
- Savchuk, I., 2021. Formation of Geohistory As an Interdisciplinary Direction in French Humanities of the Second Half of the Twentieth Century. *Ukrainian Historical Journal*, (2) 154-166. doi: <https://doi.org/10.15407/uhj2021.02.154> (in Ukrainian).
- SINGER H., éd. 1998. *Quellen zur Geschichte der Organisation Todt*. Osnabrück, Biblio Verlag, vol. 1-2. (in German)
- Snegur, J. 2014. Les avantages stratégiques de la Crimée. *Outre-Terre*, 41, 316-329. <https://doi.org/10.3917/oute1.041.0316> (in French)
- Soller, M. La Crimée, une base avancée en mer Noire ? <https://www.iris-france.org/137328-la-crimee-une-base-avancee-en-mer-noire/> [28.04.2022] (in French)
- Tétart, F. 2019. Un avant-poste stratégique : la raison d'être de Kaliningrad. *Stratégique*, 121-122, 149-167. <https://doi.org/10.3917/strat.121.0149> (in French)

Надійшла до редколегії 01.05.2022

Denis Eckert

CNRS, UMR 8504 Géographie-cités, Paris (France) – Centre Marc Bloch, Berlin (Germany)

Ivan Savchuk

EHESS, UMR 8504 Géographie-cités, Paris (France)

## BRIDGE OF WAR

*The large-scale war, which began on February 24, 2022, divided the history of independent Ukraine into two parts. The enemy attacked along the common state border. The offensive in the south on the Taurid section of the front had a special place. The formation of a large military group on the territory of the annexed Crimea would not have been possible without the regular movement of military units and special equipment across the Crimean Bridge across the Kerch Strait. The article raises the question of whether such use of this strategically important object of transport infrastructure is accidental or whether its construction was necessary for military purposes? To confirm their hypothesis, the authors analyze all the bridges that were built and operated for a certain (short) period between the Crimean and Taman peninsulas. These are the German bridge of 1943, the Soviet bridge of 1944-1945 and the modern bridge, built by the decision of the Russian federal government after the annexation of the Crimean Peninsula. It was established that all of them were built to ensure the implementation of military operations. An analysis of their construction directly indicates that these bridges were built in order to quickly move large military units in the Crimean direction. Thus, the existing Crimean bridge can rightly be called a bridge of war. In peacetime, there are no significant flows of people and goods that could determine the feasibility of its construction. It is worth noting that Ukrainian geographers, despite eight years of annexation of the Crimean Peninsula, have not published any publications on this issue. A natural question arises as to whether this is due to the fact that most of them were formed on the theoretical and methodological basis of the Soviet and post-Soviet scientific schools, where issues of military and political geography have always been marginal topics of open research. The authors propose to study the phenomenon of "bridge of war" to involve modern post-classical works of French geographers, which should help correct the situation in Ukrainian geography, when issues of territorial integrity and military action were to become priority rather than marginal topics of research.*

**Key words:** Crimean bridge, geopolitics, military geography, annexation, war.