



HAL
open science

BRIDGE OF WAR

D. Eckert, I. Savchuk

► **To cite this version:**

D. Eckert, I. Savchuk. BRIDGE OF WAR. Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv. Geography, 2022, 82-83, pp.24-27. 10.17721/1728-2721.2022.82.3 . halshs-04122186

HAL Id: halshs-04122186

<https://shs.hal.science/halshs-04122186>

Submitted on 8 Jun 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.

II. СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

<http://doi.org/10.17721/1728-2721.2022.82.3>
УДК 933

Д. Екерт, д-р геогр. наук
ORCID ID: 0000-0001-6512-2197
НЦНД, МУНДЛ 7504 Географія міст, Париж, Франція,
Центр ім. Марка Блока, Берлін, Німеччина

І. Савчук, канд. геогр. наук
ORCID ID: 0000-0003-3779-0467
НЦНД, МУНДЛ 7504 Географія міст, Париж, Франція,
КПНЗ "КМАН учнівської молоді", Київ, Україна

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 має наступ 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 і спеціальної техніки. У статті ставиться питання про те, чи є таке застосування цього важливого у стратегічному значенні об'єкта транспортної інфраструктури випадковим чи навпаки – його зведення було потрібне саме для здійснення військових цілей? Для підтвердження своєї гіпотези автори аналізують усі 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. і 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 їхнього будівництва прямо вказує на те, що ці мости зводили з метою швидкого переміщення у кримському напрямку великих військових з'єднань. Отже, існуючий Кримський міст можна з повним правом назвати мостом війни. У мирний час відсутній та політичної географії були завжди маргінальними темами відкритих досліджень. Автори пропонують для вивчення феномена "міста війни" залучити сучасні постнекласичні напрацювання французьких географів, щонайменше сприяти вправленню 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, після понад 70 років миру, знову йде широкомасштабна війна. У цій війні велике значення має переміщення великих військових підрозділів. Це можливо здійснити шляхом застосування таких об'єктів інфраструктури подвійного призначення, як залізниця, аеродромів, мостів. Їхнє 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 винятком нашої статті (Eckert&Savchuk, 2022), не були опубліковані наукові географічні публікації щодо розбудови інфраструктури подвійного використання на анексованих територіях Криму. Автори публікацій з геополітичних питань лише звертають увагу на виняткове значення Кримського мосту для Росії у рамках установаження її панування на анексованих територіях (див., напр., Chamontin, 2019, 15). У своїй попередній статті (Eckert&Savchuk, 2022) ми розглянули різні проекти побудови мосту через Керченську протоку та ймовірно його використання у мирний час, виходячи з сучасного рівня господарського розвитку прилеглих регіонів. Питання розвитку великих російських інфраструктурних проектів за часів правління В. В. Путіна з позицій геостратегії та

військової географії докладно розглянув Ж. Радвані (Radvani, 2017 a, 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, 14). Також зазначає, що "покаращення мережі автодоріг на Північному Кавказі... супроводжується передислокацією військових баз ближче до кордону" (Radvani, 2017b, 19). Українські географи, наскільки нам відомо, взагалі не публікували статей стосовно розвитку суспільства та дій окупаційної влади на тимчасово окупованих і анексованих територіях України. Отже, 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 й 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 їхні наміри тривалого панування на анексованих і тимчасово окупованих територіях. Тому 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.

© Екерт Д., Савчук І., 2022

Мета дослідження – розкрити значення мосту через Керченську протоку як військового об'єкта. Завдання: показати значення реалізованих проєктів з побудови такого мосту для ведення широкомасштабних бойових операцій і 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 (*Savchuk, 2019, 5–13; Savchuk, 2018, 2021*). Головним у нашому дослідженні є застосування наукового принципу відтворення, згідно з яким за однакових умов наявне створення подібних об'єктів. З методологічними особливостями застосування сучасного калітативного підходу у географії українські вчені можуть ознайомитись у (*Morange, Schmoll, 2016*).

Виклад основних результатів дослідження. Сучасний міст через Керченську протоку від самого свого відкриття служив 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 між Урядом Російської Федерації і Кабінетом Міністрів України про спільні дії з організації будівництва транспортного переходу через Керченську протоку", набула чинності 11.02.2014). 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 (*Bahrov&Gradov, 1974*), проте відповідний міждержавний документ усе ж таки було підписано. Це дало Росії підстави, на початку анексії Кримського півострова, стверджувати, що вона лише реалізує міждержавну угоду з будівництва мосту і не порушує ані міжнародне, ані українське законодавство з цього питання. Не думаємо, що українські високопосадовці знали про історію зведення й 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 в минулому саме з метою реалізації цих воєнних цілей.

Першим реалізованим (не повністю) проєктом був міст, прокладений німецькою окупаційною владою 1943 р. Вище німецьке військово-політичне командування надавало йому виняткового значення у стратегії встановлення свого тривалого панування та реорганізації Кримського півострова відповідно до Генплану "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 й залізні ферми майбутнього гігантського моста. Намір збудувати тут великий (за технічними параметрами) міст було прийнято ще 1942 р., коли німецькі війська лише вийшли до Перекопу. Зведений за

б5 діб канатний міст дозволяв переміщувати до 1000 т вантажів щоденно до німецьких армій, які розгортали наступ на Кавказ (*Singer, 1998, 605-607*). Проте це був лише тимчасовий міст. Переконавшись в його ефективності й доцільності зведення довготривалої споруди капітального мосту, за прямою вказівкою А. Гітлера (07.03.1943 р.), було прийнято рішення про проєктування капітального мосту із двома автомобільними й однією залізничною лінією між двома берегами Керченської протоки та його зведення у максимально стислі терміни (*Singer, 1998, 41–42*). Цей проєкт було знайдено в архівах Організації Тодда і використано радянськими інженерами-планувальниками при проєктуванні гігантського мосту через Керченську протоку в 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 тривало будівництво цього супермосту (*Singer, 1998, 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...). У такий спосіб 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 спиралася саме на залізничні перевезення військової техніки й особового складу, нехтуючи, через брак автотранспорту та асфальтованих доріг, вантажним автомобільним транспортом. Тому зведений поспіхом міст відрізнявся від первинного німецького проєкту та служив насамперед потребам у перевезенні вантажів із Кубані до Криму, з огляду як на бої на Півдні України, так і на майже повністю знищену залізничну інфраструктуру у цьому регіоні й на Донбасі, що надавало йому виняткового значення в умовах уведення війни у забезпеченні радянських військ, які розвивали наступ у Таврійському напрямку. Міст було відкрито 18.11.1944 р., проте вже 20.02.1945 р. його було зруйновано 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. Тобто нагальної потреби ані війська, ані зруйнованого війною господарства не було у відновленні цього мосту. Тому 1953 р. вирішили запровадити замість нього паромну переправу Крим – Кавказ, що цілковито задовольняла потреби півострова у мирний час як у радянський період, 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 2018 р., а у наступному році по ньому було прокладено залізничну лінію. У такий спосіб було пов'язано автомобільну й залізничну мережу півострова з материковою частиною Росією. Це було не лише політичне важливе рішення. В його основі – виразний геостратегічний аспект. Свідченням тому є публікація у мережі Інтернет на сайті, присвяченому будівництву, інформації та ескізів проєкту такого моста, розробленого

московським спеціалізованим науково-дослідним інститутом за сталінських часів (Мост...). Символічне значення мосту, збудованого у рекордно стислий для російських мегапроектів термін, для самоутвердження федеральної влади було докладно розкрито у низці публікацій (Bayou, 2016; Plouchart, 2020).

По мосту відразу почали перевозити до анексованого Кримського півострова техніку й 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. 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, боеприпасів, особового складу до півострова. Отже є всі підстави стверджувати, що його було зведено саме заради ведення війни, а не для мирних потреб. Тому на найвищому рівні висловлюється думка про доцільність його знищення під час війни (Сили...). Коротка історія існування його попередників цілком може повторитися і у мирний час відновить свою роботу паромна переправа Крим – Кавказ, потужності якої цілком достатньо для задоволення потреб у комерційному товарообороті (Bahrov&Gradov, 1974).

Висновки. Проведений аналіз реалізованих проєктів мостів через Керченську протоку дозволив дійти таких висновків: 1) усі реалізовані проєкти було зведено для переміщення переважно військової техніки й 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. Тому є всі підстави передбачити, що він теж існуватиме незначний період, як і його попередники.

References

1. Bahrov, N. V., Hradov, G. L., (1974). Problemy razvitiya i razmesheniya proizvoditelnykh sil Severnogo Prichernomorya. M. [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)
2. Most cherez Kerchenskiy proliv [The bridge across the Kerch Strait] Retrieved from <http://kerch.rusarchives.ru/documents/postanovlenie-gosudarstvennogo-komiteta-oborony-sssr-no-5027ss-o-stroitelstve> [28.04.2022] (in Russian)
3. "Pokazali spravzhne pryznachennya": Rosia pustyla viyskovu tekhniku Krymskym mostom ["They showed their true purpose": Russia let military equipment over the Crimean bridge] Retrieved from <https://news.obozrevatel.com/ukr/russia/pokazali-spravzhne-pryznachennya-rosiya-pustila-vijskovu-tehniku-po-krymskomu-mostu.htm> (in Ukrainian)
4. Prikhoditsya gnat porojniyak: Krym v jeleznodorojnom tupike [We have to haul empty cars: the Crimea is in a railroad dead end] Retrieved from <https://ru.krymr.com/a/krym-zheleznodorozhnyy-tupik/31183237.html> [28.04.2022] (in Russian)

5. "Rentabelnosti ne budet": chto ne tak s jeleznoy dorogoy iz Rossii v Krym ["There will be no profitability": what is wrong with the railroad from Russia to the Crimea] Retrieved from <https://ru.krymr.com/a/pochemu-jeleznyaya-doroga-is-rossii-v-krym-ne-vpechatlila-gruzoperevozchikov/30818551.html> [28.04.2022] (in Russian)
6. Savchuk, I., 2018. Osnovni naukovii pidkhody do vyvchennya prostoro-vezovoho rozvytku hospodarskoy diyalnosti [Savchuk, I., 2018. Main Scientific Approaches to Study Space-Development of Economic Activity]. *Ukrainian Historical Journal*, (2) 110-120. DOI: 10.15407/uhj2018.02.110 (in Ukrainian).
7. Savchuk, I., 2019. Rozvytok hospodarskoy diyalnosti na teritorii suchastnoi Ukrainy u prostori i chasi. Kyiv. Savchuk, I., 2019. [Development of economic activity on the territory of modern Ukraine in space and time], Kyiv. (in Ukrainian).
8. Syly ZSU hotuyutsya vdaryty po Krymskomu mostu: shcho vidomo [Forces of the Ukrainian armed forces are preparing to attack the Crimean bridge: what we know] Retrieved from <https://politika.net/uk/society/373776-sily-vsu-gotovyatsya-udarit-po-krymskomu-mostu-chto-izvestno> [21.04.2022] (in Ukrainian).
9. Uhoda mij Kabinetom Ministriv Ukrainy ta Uryadom Rosiyskoy Federatsii pro spilni dii z organizatsii budivnytstva transportnoho perekhodu cherez Kerchensku protoku [Agreement between the Cabinet of Ministers of Ukraine and the Russian Federation on joint activities to organize the construction of the Kerch stream crossing] Retrieved from https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643_430#Text [3.11.2021] (in Ukrainian).
10. Bayou C. (2016). Le pont de Kertch : Derrière la prouesse technique, le geste politique. Regard sur l'Est. Retrieved from: <http://regard-est.com/le-pont-de-kertch-derriere-la-prouesse-technique-le-geste-politique/> [28.04.2022] (in French)
11. Chamontin, L. (2019). Ukraine: évolutions géopolitiques et imbroglie territorial. *Population & Avenir*, 744, 14-16. DOI: 10.3917/popav.744.0014 (in French)
12. Eckert D., Lambroschini S., (2017). La ligne de démarcation entre le Donbass et le reste de l'Ukraine. M@ppemonde, (119). Retrieved from: <http://mappemonde.mgm.fr/119lieu1/> (in French)
13. Eckert, D., Savchuk, I., (2022). Le(s) pont(s) de Crimée avant 2014. Les discontinuités d'une longue histoire. M@ppemonde, (133) Retrieved from: <http://journals.openedition.org/mappemonde/7304> (in French)
14. 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)
15. Gomart, T. (2015). Russie : de la "grande stratégie" à la "guerre limitée". *Politique étrangère*, 25-38. DOI: 10.3917/pe.152.0025 (in French)
16. Hazemann, R. (2017). L'évolution de la présence des forces armées russes en Crimée depuis 2014. *Revue Défense Nationale*, 802, 42-49. DOI: 10.3917/rdna.802.0042 (in French)
17. Morange, M., Schmoll, C. (2016). Les outils qualitatifs en géographie. Méthodes et applications. Paris, Armand Colin (in French)
18. Plouchart J., (2020). Le pont de Crimée, un instrument redoutable contre l'Ukraine, Regard sur l'Est. Retrieved from: <http://regard-est.com/le-pont-de-crimée-un-instrument-redoutable-contre-lukraine> [10.06.2020] (in French)
19. Radvanyi, J., (2017a). Adapter les réseaux de transport eurasiens : réussites et défis. *Revue Défense Nationale*, 802, 84-89. DOI: 10.3917/rdna.802.0084 (in French)
20. Radvanyi, J., (2017b). Quand Vladimir Poutine se fait géographe.... *Hérodote*, 166-167, 113-132. DOI: 10.3917/her.166.0113 (in French)
21. 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 Retrieved from: http://geotransports.fr/Revue/n09/pp_51-62_Le_trafic_ferroviaire_international_de_voyageurs_en_Ukraine_I_Savchuk.pdf (in French)
22. 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: 10.15407/uhj2021.02.154 (in Ukrainian).
23. Singer H., éd. (1998). Quellen zur Geschichte der Organisation Todt. Osnabrück, Biblio Verlag, vol. 1-2. (in German)
24. Snegur, J. (2014). Les avantages stratégiques de la Crimée. *Outre-Terre*, 41, 316-329. DOI: 10.3917/oute.1.041.0316 (in French)
25. Soller, M. (2022) La Crimée, une base avancée en mer Noire? Retrieved from: <https://www.iris-france.org/137328-la-crimée-une-base-avancée-en-mer-noire/> [28.04.2022] (in French)
26. Tétart, F. (2019). Un avant-poste stratégique : la raison d'être de Kaliningrad. *Stratégique*, 121-122, 149-167. DOI: 10.3917/strat.121.0149 (in French)

Надійшла до редколегії 01.05.22

D. Eckert, DSc (Geography)
CNRS, UMR 8504 Géographie-cités, Paris, France,
Centre Marc Bloch, Berlin, Germany

I. Savchuk PhD Geography
CNRS, UMR 8504 Géographie-cités, Paris (France),
KPNZ "Kyiv. Small Academy of Sciences of Student Youth", Kyiv, Ukraine

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.

Keywords: Crimean bridge, geopolitics, military geography, annexation, war.