Константин Иванович ЗУБКОВ[1]
Виктор Петрович КАРПОВ[2]

УДК 330:338(98)

РОССИЙСКИЕ ПРОЕКТЫ В АРКТИКЕ: ПРЕЕМСТВЕННОСТЬ ЗАДАЧ И РЕШЕНИЙ

[1] кандидат исторических наук, заведующий
сектором историографии и методологии,
Институт истории и археологии УрО РАН (г. Екатеринбург)
konstantin.zubkov@gmail.com

[2] доктор исторических наук, профессор
кафедры гуманитарных наук и технологий,
Тюменский индустриальный университет
7654321.58@mail.ru

Аннотация

Исследованы советские стратегические подходы к освоению Арктики в 1920-30-е гг. В центре внимания первые советские институты в Арктике, их роль в организации жизни на Крайнем Севере. Достижения и просчеты в освоении советской Арктики необходимо использовать для оптимизации современных подходов к освоению региона. Трудность поставленной задачи заключается в том, что, несмотря на обилие впечатляющих планов и программ, развитие новых районов Севера носило избирательно-очаговый характер, обусловленный потребностями государства в тех или иных ресурсах, его финансовыми, научно-техническими и иными возможностями на каждом конкретном этапе социалистического строительства. Поэтому практика освоения северных окраин расходилась с планами их комплексного развития, а значит, и решение поставленных задач следует искать не столько в плановых документах, сколько в практике реализации северных проектов. До сих пор вопрос об эффективности реальной, а не декларируемой арктической политики не получил однозначного разрешения. Поэтому реконструкция советской арктической политики, уяснение логики принятия и реализации решений

Цитирование: Зубков К. И. Российские проекты в Арктике: преемственность задач и решений / К. И. Зубков, В. П. Карпов // Вестник Тюменского государственного университета. Гуманитарные исследования. Humanitates. 2019. Том 5. № 1. С. 173-187.
DOI: 10.21684/2411-197X-2019-5-1-173-187

© ФГАОУ ВО Тюменский государственный университет

остаются актуальной задачей историографии. Авторами статьи арктические проекты СССР рассмотрены сквозь призму сопоставления с предшествующими, имперскими и постсоветскими подходами к развитию Арктики. Проанализирован геополитический аспект принятия важнейших решений по развитию хозяйства и транспортных коммуникаций в высоких широтах. Показана преемственность задач и проблем государственной политики в отношении Арктики. В статье обоснован вывод о том, что росту эффективности арктической государственной политики в большей мере способствуют не масштабы проектов и не научные, технические и организационные решения, а экономические условия и среда.

Ключевые слова

Арктика, советский опыт, политика, экономика, транспорт, Северный морской путь.

DOI: 10.21684/2411-197X-2019-5-1-173-187

Введение

Советский опыт освоения Арктики противоречив и требует переосмысления с учетом накопленного к сегодняшнему дню задела в историографии. Предшествующая научная литература, посвященная рассматриваемой проблеме, настолько обширна, что даже беглый ее обзор представляет собой неподъемную задачу. Однако в большинстве статей и монографий тема рассматривается в русле социалистического строительства, в связи с чем процессы, происходившие здесь, оцениваются зачастую как единственно возможная и верная форма развития. Наиболее крупные проекты СССР в высоких широтах стали предметом анализа не только отечественных, но и зарубежных ученых. В западной историографии они рассматриваются весьма критично и очень часто в русле широких сопоставлений с опытом других арктических государств [16-19]. Такой взгляд на советские проблемы интересен и полезен, а некоторые проблемы, поднятые западными авторами, еще практически не отразились в новейшей российской историографии. Это касается, прежде всего, сюжетов, связанных с формированием восприятия Арктики в СССР и арктической идеологии. Что касается проекта «Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс», то вопрос о цене его создания намечен лишь пунктирно как отечественными, так и зарубежными исследователями не столько из-за отсутствия интереса к теме, сколько в силу закрытости информации. Если не говорить о том, что уже стало общим местом многих публикаций на эту тему, — об отставании социальной сферы от производственной и экономике «дешевого человека».

Авторы статьи попытались рассмотреть советские подходы к освоению Арктики как в широком контексте — политическом, историческом, экономическом, географическом, — так и на материале отдельного проекта послевоенного СССР — Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Мы предположили, что у имперских, советских и постсоветских проектов освоения Арктики боль-

ше общего, чем особенного, в силу «северной» специфики территории. Разумеется, если не принимать в расчет то обстоятельство, что советский размах сил в Арктическом регионе был намного шире. Методологической основой исследования стала теория модернизации. На советском Севере модернизационные процессы имели свою специфику и значительное внутреннее разнообразие. Это нашло отражение: 1) в существенном воздействии минерально-сырьевого сектора экономики на развитие хозяйства региона и на социальные процессы; 2) в институциональной специфике реализации проектов; 3) в принадлежности властных структур к различным ведомствам, в наличии определенных противоречий между ними, в несовпадении государственных, ведомственных и территориальных интересов.

Основная часть

Государственный интерес к Арктической зоне России имеет глубокие корни, и уже в имперский период были достигнуты определенные достижения в организации изучения Арктики. Приход новой власти в 1917 г. не нарушил преемственности в этом вопросе. Показательно, что большевиками был взят на вооружение как опыт стартовавших в конце 1870-х гг. экспедиций в Карском море, так и сложившиеся арктические коридоры в Западную Европу. Интерес советской власти к Северному морскому пути (СМП) был обусловлен не только его коммерческим значением, но и военно-стратегической ролью, которую отчетливо показали войны начала XX в. (Русско-японская и Первая мировая). Активность на СМП обусловила наращивание российского ледокольного флота. К 1917 г. за счет кораблей, закупленных в Канаде, Норвегии и США, а также построенных по заказу России на верфях Англии, общее число ледоколов достигло 21 (в 1914 г. их было 3). Именно они («Красин», «Литке», «Садко», «Малыгин», «Александр Сибиряков», «Георгий Седов» и др.) составили основу советского ледокольного флота в 1930-х гг. [14, с. 158-159].

Начало регулярных плаваний по СМП имело принципиально важное значение для изучения и освоения арктической территории СССР, так как способствовало развитию инфраструктуры СМП, что, в свою очередь, сделало возможной промышленную разработку открытых в Арктике месторождений (Колыма, Норильск, Певек, Таймыр).

Задачи освоения СМП не ограничивались решением масштабных хозяйственных проблем, затрагивавших объемы и динамику развития товарообмена всей восточной макрозоны России. В 1920-х гг. не менее остро стоял вопрос о том, какое воздействие сможет оказать регулярно действующий СМП на развитие самих северных окраин страны, где осуществлялась наиболее ответственная часть проведения Карских экспедиций — перегрузка «река — море». Предполагалось, что эксплуатация пути будет способствовать расширению научно-изыскательской работы на Дальнем Севере Сибири, в частности открытию новых месторождений полезных ископаемых, транспортировка которых будет связана в первую очередь с развитием СМП. Кроме того, освоение СМП долж-

но было резко поднять на Севере культурную работу, привести к созданию в основных пунктах СМП очагов культурной оседлой жизни. К концу 1920-х гг. усилиями Комсевморпути, реорганизованного в Северо-Сибирское государственное акционерное общество промышленности и транспорта (сокращенно АО «Комсевморпуть»), были налажены рыбный и зверобойный промыслы в Гыданском заливе и Обской губе [13, с. 66, 67]. В 1920-х гг. была опробована также практика выделения для регионов Дальнего Севера дополнительных квот импорта в порядке компенсации за вывоз ценных экспортных ресурсов.

В арктической политике СССР можно выделить крупные этапы, которые различаются подходами и масштабами освоения Севера. Первый — 1920-1930-е гг. — характеризовался объединением всех направлений деятельности в рамках единого органа управления — крупной многопрофильной организации-комбината. «Норильскстрой», «Дальстрой», Главсевморпуть и подобные им органы управления в разных регионах Севера осуществляли его очаговое освоение в соответствии с потребностями государства в тех или иных минерально-сырьевых и природных ресурсах. Такой тип освоения был во многом обусловлен как недостаточными финансовыми, материально-техническими и иными возможностями государства, так и институциональной слабостью советской власти на северных окраинах.

На втором этапе (1946-1991 гг.) освоение Крайнего Севера утратило свой интегральный характер, в высоких широтах утвердился диктат министерств и ведомств, отвечавших за отдельные направления деятельности в соответствии с их профилем: нефть, газ, уголь, руда и т. д. Но в деятельности крупнейшего в 1970-80-х гг. советского Главка — «Главтюменнефтегаза» (1964-1991 гг.) — видны отголоски довоенного опыта организации хозяйства на Крайнем Севере, и в частности — опыта работы Главного управления Севморпути (1932-1956 гг.). Потому что «Главтюменнефтегаз» стал, по сути, организатором всей региональной жизни: своя сеть баз, складов, магазинов, столовых, детсадов, поликлиник, свой транспорт, свои колхозы — полное самообеспечение всех работников. Подобным образом действовали и другие главки Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, а их в Тюменской области к середине 1980-х гг. было уже 20.

Годы первых советских пятилеток явились переломным этапом в отечественной традиции освоения Арктики. В этот период в главных чертах определилась государственная стратегия развития Арктической зоны страны, которая предполагала в единой, комплексной увязке проведение работ по широкому фронту: комплексные научные исследования Арктики, освоение трассы СМП, создание в Арктике первых очагов индустриального освоения. Стержнем, несущей основой этой широкой программы, без сомнения, являлось транспортно-экономическое освоение, сосредоточившееся в 1930-х гг. в деятельности Главного управления Северного морского пути (ГУСМП), предшественником которого было АО «Комсевморпуть».

В организации систематических арктических плаваний более или менее отчетливо выделяются их внешний и внутренний коммуникационные аспекты.

Определяющую роль в этом сыграли упомянутые выше Карские товарообменные экспедиции. Их организация и проведение составили важный этап в истории освоения СМП, в частности, всестороннего изучения условий навигации в акватории Карского моря, исключительно сложной для плавания морских судов из-за больших скоплений льдов (начинающих таять в июне, но лишь в редких случаях исчезающих полностью только к сентябрю).

В годы первой пятилетки заметно усилилась внутрихозяйственная ориентация развития Севморпути, хотя она была тесно связана с выполнением экспортной программы страны. Экспорт сибирского леса, начатый в 1924 г. Карскими экспедициями, привел одновременно к развитию лесозаготовительной и лесообрабатывающей промышленности на севере Сибири. К рубежу 1920-1930-х гг. лес составлял 97,5% всех грузов, вывозимых Карскими экспедициями. В 1929 г. в Игарской протоке устья Енисея был основан новый, более удобный, чем Усть-Енисейский, лесоэкспортный порт Игарка, и тогда «Комсеверпуть» начал постройку там лесопильных заводов [5, с. 85-86].

Организация Карских, а позже Колымских и Ленских рейсов стала важным каналом связи Крайнего Севера с «большой землей». Наряду с обеспечением отдаленных территорий всем необходимым для реализации индустриальных арктических проектов, регулярные маршруты по СМП в 1930-х гг. поддерживали государственную юрисдикцию в советской зоне Арктики [2, с. 73, 74-76].

Важным рубежом в развитии экономики и инфраструктуры арктических окраин СССР стало создание в 1932 г. ГУСМП. Решение транспортных и экономических задач сопровождалось научными исследованиями Арктики, поскольку существовало четкое осознание того, что успех возможен только при опоре на исчерпывающее знание климатических, гидрографических и ледовых условий Арктики. В русле этого комплексного видения проблем развития Арктики формировалась, начиная с 1933 г., и вся структура ГУСМП как многофункциональной — транспортной, хозяйственно-промысловой, торгово-заготовительной и научно-исследовательской — организации, ответственной за все направления освоения арктических окраин. В феврале 1933 г. было создано Управление воздушной службы ГУСМП, в июне 1933 г. — Гидрографическое управление ГУСМП.

В июле 1934 г. руководство страны возложило на ГУСМП задачи по изысканию и освоению природных ресурсов Арктики. Следует заметить, что это направление деятельности Главсевморпути развивалось очень противоречиво. В заслугу ГУСМП и его промышленно-поисковых подразделений (экспедиций) можно поставить, прежде всего, широкий охват экономической деятельностью самых северных, пустынных территорий Арктики. Роль Главка была особенно велика на пионерных стадиях промышленного освоения, в частности, в области геологоразведки, пробной эксплуатации, устройства портового хозяйства, судоверфей и т. п. Благодаря структурам ГУСМП в арктической зоне был открыт целый ряд месторождений нефти, солей, олова, золота, каменного угля, флюорита и других полезных ископаемых. Поиски велись на обширной территории вдоль побережья Ледовитого океана и на его островах.

Поисковые работы геологов ГУСМП в предвоенные годы привели к открытию нефтяных месторождений на п-ове Таймыр в Красноярском крае. Хатангская на Таймыре и Западно-Сибирская нефтегазовые провинции в геологическом отношении представляют собой одно целое, но арктическая нефть в устье Енисея была обнаружена задолго до тюменских месторождений, еще в 1930-х гг. К концу 1950-х гг. Нордвикский район Таймыра (побережье залива Нордвик) был единственным в Сибири районом с доказанной нефтеносностью.

С началом интенсивного освоения СМП в начале 1930-х гг. нефть и газ вблизи трассы движения морских транспортов становились особенно желанными, стратегически важными ресурсами. К сожалению, небольшие объемы арктической нефтедобычи (Таймыр) на фоне открытия уникальных месторождений в Урало-Поволжье в послевоенный период не позволили профинансировать полярную разведку должным образом, развернуть поисковые работы широким фронтом. Тем не менее геологи подтвердили перспективность поисков нефти и газа на арктическом побережье Ледовитого океана.

Геологические исследования в Арктике продолжались, несмотря на военное время. Поисковыми отрядами экспедиции ГУСМП под руководством М. Ф. Данилова, В. Н. Сакса и И. П. Лугинца были сделаны важные выводы, предвосхитившие открытие будущих уникальных месторождений на тюменском Крайнем Севере. Будущий академик В. Н. Сакс работал в Арктике (Усть-Енисейская экспедиция) со второй половины 1930-х гг. Весной 1943 г. он руководил маршрутами в отдаленные районы Ямало-Ненецкого национального округа (побережья рек Таз, Пур и Мессо). Ученый выделил перспективный Пуровский хребет, переименованный позднее в «погребенный Уренгойский вал». Именно здесь в 1960-х гг. были открыты уникальные Тазовское, Губкинское, Ямбургское и Уренгойское газовые месторождения [9, с. 19].

Если роль ГУСМП на старте реализации арктических проектов и, в частности, в области геологоразведки трудно переоценить, то с переходом к систематической работе промышленных предприятий, требовавшей более специализированных подходов, успехи Главсевморпути были не столь очевидны. Как отмечал еще М. И. Белов, «промышленные предприятия ГУСМП развивались в тесной связи с арктическим мореплаванием и зависели от его темпов и размаха», а не определяли свою деятельность логикой развития своих отраслей. Более заметны были достижения ГУСМП в топливной, лесоэкспортной, рыбной и судостроительной отраслях, но в целом уже в середине 1930-х гг. обозначились определенные противоречия между «всеохватной» деятельностью ГУСМП и необходимостью специализированного руководства отраслями. С этого времени большинство промышленных очагов в Арктике (Норильск, Певек, Колыма) вышли из-под управления ГУСМП; в его системе остались лишь небольшие предприятия, важные для обеспечения судоходства (в основном угольные месторождения на Шпицбергене, в Сангаре, в бухте Угольной на Чукотке) [4, с. 92-93].

Ждать от ГУСМП больших успехов не приходилось из-за недостаточности экономических ресурсов государства для освоения Арктики. В результате раз-

витие СМП опиралось преимущественно на тот «каркас» водных путей, который сложился естественным образом в предыдущие десятилетия и связывал устья Оби и Енисея с Карским морем [8, с. 26]. В результате минимизации затрат на развитие путей сообщения сохранялся и усиливался «очаговый» характер освоения Арктики.

Накануне Великой Отечественной войны СМП оставался единственной транспортной артерией, связывающей возникавшие в Арктике индустриальные очаги. Он тяготел к побережьям и, следовательно, был слабо эшелонирован «в глубину» материковой территории. Это, в свою очередь, делало и всю систему коммуникаций по СМП лишенной серьезного базирования на материке. Уязвимость такой системы присутствия СССР в Арктике наглядно показал военный опыт 1941-1945 гг., и в дальнейшем советское руководство предприняло серьезные усилия по исправлению такого положения.

В послевоенный период крупнейшим северным проектом СССР стал Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс (ЗСНГК), более половины территории которого расположено в Арктике (Ямало-Ненецкий автономный округ). Задача создания ЗСНГК была общенациональной по свои масштабам. Во-первых, потому, что страна остро нуждалась в новых источниках энергии; во-вторых, потому, что проект состоялся благодаря мобилизации всех, без преувеличения, ресурсов государства на Тюменский Север. Освоение нефтегазовых месторождений вызвало настоящий индустриальный «взрыв» в регионе: население Тюменской области утроилось, выросли десятки городов и поселков, было введено в эксплуатацию более 3,5 тыс. км железных и 15,4 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием, десятки аэродромов и причалов, мощная энергосистема (Сургутские ГРЭС-1 и ГРЭС-2), тысячи крупных нефте- и газопромысловых объектов [19, с. 300]. Тюменский Север превратился в один из самых урбанизированных районов России.

Вместе с тем 1) сверхбыстрые темпы реализации проекта; 2) его беспрецедентные масштабы; 3) напряженная геополитическая ситуация 1960-80-х гг.; 4) трансформация мобилизационной экономики в экономику «согласований и бюрократического торга»; 5) дряхление политической системы СССР объясняют серьезные негативные процессы, сопровождавшие создание ЗСНГК. Декларации Правительства о необходимости комплексного социально-экономического развития Севера были далеки от реальной практики. В 1960-80-х гг., несмотря на высказывания ученых о необходимости интеграции Севера в общесоюзное пространство, ухода от «экономики дешевого человека» и повышения качества жизни северян, районы нового промышленного освоения сохраняли прежнюю роль кладовых природных ресурсов государства, продолжали отдавать «центру» гораздо больше, чем получали обратно, сохранялись диспропорции в территориальном перераспределении ресурсов.

После распада СССР значение Севера и Арктики в государственной политике надолго упало. В 1990-х гг. деградировал и Северный морской путь, выступавший в советское время главным связующим фактором территорий отече-

ственной Арктики. Переход хозяйственной системы от принципа государственной целесообразности к принципу экономической эффективности обусловил резкое сокращение государственной поддержки всех элементов СМП. Приватизация морских пароходств и портов, ликвидация государственного централизованного снабжения нарушили региональные транспортно-технологические связи, привели к дезинтеграции единого хозяйственного механизма СМП. В результате в 1990-х гг. тоннаж перевозок по СМП упал вчетверо (до 1,6 млн т). При этом свыше 80% грузооборота приходилось на Карское море за счет обеспечения деятельности компании «Норильскникель» и вывоза нефти и газоконденсата из Обской губы [15, с. 88].

Объем перевозок по СМП — важный показатель масштабов освоения Арктики. Для того, чтобы СМП стал полноценным транспортным коридором, необходимо: 1) восстановить в полном объеме систему связи и навигации, разрушенную в 1990-х гг.; 2) решить проблему транспортной доступности арктических портов, восстанавливать береговую инфраструктуру СМП. В настоящее время официально открыты для иностранных судов только порты Дудинка и Игарка на Енисее. Для нормального обслуживания судов по СМП необходимо развивать инфраструктуру трассы восточнее Енисея, но федеральный «центр» сосредоточил внимание главным образом на зоне, связанной с шельфовой нефте- и газодобычей, и «экономит» на других участках СМП. Арктические поселки, численность которых после распада СССР сократилась на треть, могут развиваться только благодаря полноценному функционированию Севморпути. Поэтому дряхление инфраструктуры СМП замедляет развитие территории Крайнего Севера, грозит сокращением его населения. А без постоянного населения в российской Арктике задачи в этом регионе невыполнимы.

Российское государство, взяв в XXI в. курс на возвращение в Арктику, неоднократно предпринимало попытки концептуализации арктической политики. В соответствующих правительственных документах преемственность задач в отечественной Арктике очевидна: приоритетом остается развитие транспортной и энергетической инфраструктуры. Предполагается восстановить и превзойти советские объемы перевозок по Севморпути, проложить тысячи километров новых дорог, линий электропередач, магистральных трубопроводов. При этом реализация арктических проектов постсоветского времени (например, «Урал Промышленный — Урал Полярный») показывает, что, как и в советское время, государство продолжает относиться к Северу потребительски, минимизирует расходы, экономя на всем, что не связано непосредственно с эксплуатацией его природных ресурсов. Сохраняется односторонняя, сырьевая (главным образом — углеводородная) специализация Арктической зоны.

Анализ арктических проектов РФ показывает, что 2/3 из них приходятся на геологоразведку, добычу и переработку полезных ископаемых. То есть в определении приоритетов современная Россия явно наследует Советскому Союзу. Приоритетом государственной политики в Арктике остается добыча природных ресурсов, что консервирует «очаговый» характер развития Крайнего Севера.

Ресурсно-сырьевую концепцию 1930-х гг. можно объяснить недостаточностью сил государства в условиях грандиозного социалистического строительства. Но сегодня такая концепция уже не отвечает современным вызовам. Правительством РФ поставлены амбициозные задачи в Арктике, но практика освоения все больше расходится с декларациями о намерениях. Так, Минэкономразвития России с учетом замечаний Минфина предложило сократить расходы на госпрограмму по развитию Арктики с 2017 по 2025 г. вчетверо (с 209,7 до 50,9 млрд руб.) [1, с. 27]. А между тем общий объем капитальных вложений в реализацию арктических проектов и программ только на территории ЯНАО в 2000-х гг. составил около 3,5 трлн руб. [6, с. 191, 194]. Эти цифры хорошо показывают общую инвестиционную емкость арктических проектов и масштаб необходимых затрат. Попытки «сэкономить» на арктических программах вызывают тревогу, потому что советский опыт уже доказал: окупаемость «арктических» проектов может проявиться лишь через десятилетия. Рыночные критерии в Арктике действуют плохо, так как не учитывают «северную» целесообразность.

Один из ключевых арктических документов Правительства — «Комплексный проект развития Северного морского пути» (2015 г.) предусматривает создание необходимых условий для реализации инвестиционных проектов и увеличения объема перевозок по СМП [14], но он слабо согласуется с планами отдельных арктических субъектов РФ, имеющих выход на СМП. Каждый из них имеет свои программы в отношении строительства инфраструктуры полярной трассы. Они прописаны в стратегиях социально-экономического развития регионов, рассчитанных на период до 2020 (Мурманская область, Республика Саха (Якутия), ЯНАО, Красноярский край), до 2025 (Камчаткий и Приморский края) или до 2030 г. (Архангельская область, Ненецкий АО) [12, с. 101, 104]. Полномочия администрации Северного морского пути (АСМП, создана в 2013 г.) не позволяют ей стать единственным оператором по развитию арктической трассы. Может быть, стоит вспомнить об опыте ГУСМП и возложить на вновь созданное учреждение функции управления Северным морским путем?

С одной стороны, вдоль трассы СМП находится основная минерально-сырьевая база (МНСБ) РФ. С другой, судьба морской трассы зависит решающим образом от освоения этой МНСБ, потому что главными клиентами СМП должны стать предприятия, занятые разработкой нефтегазовых месторождений (Бованенковского, Штокмановского, Приразломного), другие добывающие и перерабатывающие компании. Серьезным клиентом СМП с 2017 г. стал Ямальский завод СПГ. В настоящее время транспорт углеводородов составляет более половины всех перевозок по СМП [15, с. 93].

Наряду с Россией исключительную экономическую зону в акватории Северного Ледовитого океана имеют Дания, Канада, Норвегия и США, которые считаются основными претендентами на право пользования СМП. Суда и ледоколы этих стран ведут здесь глубоководные буровые работы, которые могут сыграть ключевую роль в решении ООН вопроса о принадлежности тому или иному государству части шельфа арктических морей. Сегодня в реализации комплекс-

ной международной программы International Ocean Discovery Program (РФ в ней не участвует) задействованы 28 стран, в том числе географически далекие от Арктики. В 2018 г. в рамках названной программы реализуется проект по бурению скважины глубиной 1 225 м в южной части хребта Ломоносова в Северном Ледовитом океане [3, с. 59]. Исследования в районе хребта уже 10 лет ведет и Россия, стремясь получить научные данные, необходимые для подтверждения внешних границ континентального шельфа страны. Доказать свою правоту РФ не удается из-за неспособности бурить глубокие морские скважины, результаты которых могли бы дать исчерпывающие доказательства прав России на хребет Ломоносова.

Очевидно, что решающую роль в разделе арктического «пирога» сыграет не военное, а эффективное экономическое присутствие в регионе. Поэтому большую опасность для России представляют внутренние экономические и социальные проблемы страны. Так, несмотря на то, что ресурсно-сырьевой приоритет отчетливо прослеживается в государственных программах освоения Арктики, новые масштабные задачи причудливым образом сочетаются с ослаблением внимания государства к геологоразведке. В советское время важнейшей предпосылкой всякой экономической деятельности на Севере было изучение минерально-сырьевой базы (МНСБ) территории. А в постсоветский период геологическая отрасль в значительной мере разрушена, отдана на откуп горнодобывающим компаниям. Чтобы справиться со сложными задачами, стоящими в Арктике, необходимо активизировать геологическое изучение территории. Постсоветский опыт показывает, что нефтегазовые компании не могут справиться самостоятельно с задачей увеличения разведанных запасов природных ресурсов, поскольку минимизируют расходы на разведку. МНСБ Севера, открытая в СССР, уже в значительной мере исчерпана.

Заключение

В XX в. отечественная плановая мысль колебалась между двумя основными вариантами развития Арктики. Первый был рассчитан на поэтапное втягивание пространства Севера в орбиту хозяйственного развития более южных обжитых зон. Очевидным недостатком этой стратегии было то, что затраты были слишком велики, а перспектива их окупаемости уходила за далекий горизонт. Поэтому выбор был сделан в пользу второго — более прагматичного — варианта: если нельзя быстро ассимилировать Север, то необходимо его использовать.

Такой подход был рассчитан на ускоренное извлечение природных богатств Севера — сначала рыбы, пушнины и леса, в дальнейшем — угля, редкоземельных металлов, нефти и газа — для обеспечения необходимыми ресурсами страны и взаимовыгодной торговли с заграницей. Главную роль в решении названных задач должен был сыграть Северный морской путь.

Безусловно, масштабы освоения Арктики в советский период были впечатляющими. Одно из главных достижений в высоких широтах — создание Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Если в первой половине XX в.

Тюменский Север был «тихой заводью» советской экономики, то во второй половине столетия здесь произошел индустриальный «взрыв». Одновременно, чем более динамичным было развитие Тюменского Севера в позднесоветский период, тем в большей степени оно воплощало наиболее сложные и критические проблемы развития страны. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс как зеркало отражал достоинства и пороки советской экономики.

В постсоветский период государство в своей арктической политике опирается на советский фундамент и во многом продолжает ту же линию ресурсно-сырьевого освоения региона, не особенно заботясь об интеграции Севера в общероссийское пространство и о человеческом факторе. Поэтому можно говорить о преемственности не только задач, но и решений Правительства, а в практическом плане советский арктический опыт, и тема нефтегазовой «сибириады» в частности, остаются весьма актуальными и нуждаются в дальнейшем изучении. Так, вопросы о цене освоения, о соотнесении целей и результатов, о *долговременных* последствиях реализации крупнейшего проекта послевоенного СССР — ЗСНГК — до сих пор не стали предметом специального исследования. Не извлечены должным образом и уроки. Сегодня, как и в «тюменскую эпоху» СССР, колоссальные средства и усилия направляются на новые северные проекты, в расчете получить экономию от их масштаба, не принимая в расчет такие важные слагаемые успеха, как *экономические условия и среда*. Жив и негласный советский принцип реализации тюменского мегапроекта: «минимум затрат — максимум добычи».

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Андреева Е. Н. Опорные зоны в Арктике: новые веяния в решении старых проблем / Е. Н. Андреева // ЭКО. 2017. № 9. С. 26-41.
2. Арикайнен А. И. Транспортная артерия Советской Арктики / А. И. Арикайнен. М.: Наука, 1984. 192 с.
3. Банько Ю. Упущенный шанс / Ю. Банько // Нефть России. 2018. № 1-2. С. 56-59.
4. Белов М. И. История открытия и освоения Северного морского пути / М. И. Белов. Л., 1969. Том 4. 617 с.
5. Бурков Г. Как начинался Севморпуть (К 75-летию создания Главсевморпути) / Г. Бурков // Морской флот. 2007. № 6. С. 84-87.
6. Веселин Р. А. Проблемы и перспективы освоения Арктической зоны России в XXI в. / Р. А. Веселин, А. А. Левинова // Государственная политика России в Арктике. Стратегия и практика освоения в XVIII-XX вв.: сб. науч. тр. Новосибирск, 2012. С. 188-196.
7. Визе В. Ю. Северный морской путь / В. Ю. Визе. М.-Л., 1940. 102 с.
8. Зубков К. И. Проблема связей «Север — Юг» в развитии Урала и Сибири на рубеже XIX-XX вв.: экономика и геополитика / К. И. Зубков // Урал индустриальный: Бакунинские чтения: материалы IX Всероссийской научной конференции: в 2 т. Екатеринбург: Изд. дом «Автограф», 2009. Том 1. С. 22-27.

9. История Ямала. Екатеринбург: Баско, 2010. Том II. Кн. 2. 328 с.
10. Карпов В. П. История создания Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1948-1991 гг.) / В. П. Карпов. Тюмень: ТюмГНГУ, 2005. 316 с.
11. Медведев Д. А. подписал комплексный проект развития Северного морского пути. 8 июня 2015. URL: http://www.interfax.ru/russia/446380; http://tass.ru/ekonomika/2027639 (дата обращения: 03.02.2016).
12. Плисецкий Е. Е. Приоритеты развития Северного морского пути в стратегическом управлении и планировании / Е. Е. Плисецкий // Арктика и Север. 2016. № 22. С. 101-111. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2016.22.103
13. Прибыльский Ю. П. Советский Север в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.) / Ю. П. Прибыльский. Томск, 1986. 280 с.
14. Россия в Арктике: государственная политика и проблемы освоения / Е. В. Комлева, Н. А. Куперштох, В. А. Ламин и др. Новосибирск: Параллель: ИИ СО РАН, 2017. 494 с.
15. Селин В. С. Движущие силы и проблемы развития грузопотоков Северного морского пути / В. С. Селин // Арктика и Север. 2016. № 22. С. 87-100. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2016.22.114
16. Armstrong T. Russian Settlement in the North / T. Armstrong. Cambridge: Cambridge University Press, 1965. 224 p.
17. Horensma P. The Soviet Arctic / P. Horensma. L.; N.Y.: Routledge, 1991. 230 p.
18. Josephson P. The Conquest of the Russian Arctic / P. Josephson. N.Y.: Harvard University Press, 2014. 441 p. DOI: 10.4159/harvard.9780674419827
19. McCannon J. Red Arctic. Polar Exploration and Myth of the North in the Soviet Union, 1932-1939 / J. McCannon. N.Y.: Oxford University Press, 1998. 234 p.

Konstantin I. ZUBKOV[1]
Viktor P. KARPOV[2]

UDC 330:338(98)

RUSSIAN PROJECTS IN THE ARCTIC: THE CONTINUITY OF TASKS AND SOLUTIONS

[1] Cand. Sci. (Hist.), Head of the Sector of Historiography and Methodology, Institute of History and Archeology, of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences (Ekaterinburg)
konstantin.zubkov@gmail.com

[2] Dr. Sci. (Hist.), Professor, Department of Humanities and Technologies, Industrial University of Tyumen
7654321.58@mail.ru

Abstract

The Soviet strategic approaches to the development of the Arctic in the 1920s-1930s are studied. The focus is on the first Soviet institutions in the Arctic, their role in the organization of life in the Far North. Achievements and miscalculations in the development of the Soviet Arctic should be used to optimize modern approaches to the development of the region. The difficulty of the task lies in the fact that, despite the abundance of impressive plans and programs, the development of the territories of the Soviet North at different stages inevitably assumed a selectively one-sided character (due to the environmental factors and the profile of the extracted resources) and was far from the ideal process. Therefore, the solution of the task should be sought not so much at the level of the theory of socialist planning, as empirically, according to the specific results of the real Arctic policy. Until now, the question of its effectiveness has not received an unequivocal resolution. Therefore, the reconstruction of the Soviet Arctic policy, understanding the logic of decision-making and implementation remains an urgent task of historiography. The authors of the article examined the first Arctic projects of the USSR through the prism of comparison with the previous, imperial, and

Citation: Zubkov K. I., Karpov V. P. 2019. “Russian projects in the Arctic: the continuity of tasks and solutions”. Tyumen State University Herald. Humanities Research. Humanitates, vol. 5, no 1, pp. 173-187.
DOI: 10.21684/2411-197X-2019-5-1-173-187

© University of Tyumen

post-Soviet approaches to the development of the Arctic. The geopolitical aspect of making major decisions on the development of the economy and transport communications at high latitudes is analyzed. The continuity of the tasks and problems of state policy towards the Arctic is shown. The article substantiates the conclusion that it is not the scale of projects and not the scientific, technical, and organizational decisions but the economic conditions and the environment that are most conducive to increasing the effectiveness of the Arctic public policy.

Keywords

The Arctic, Soviet experience, politics, economy, transport, the Northeast Passage.

DOI: 10.21684/2411-197X-2019-5-1-173-187

REFERENCES

1. Andreyeva E. N. 2017. "Support zones in the Arctic: new developments in solving old problems". EKO, no 9, pp 26-41. [In Russian]
2. Arikaynen A. I. 1984. Transport Artery of the Soviet Arctic. Moscow: Nauka. [In Russian]
3. Banko Yu. 2018. "The Missed chance". Neft' Rossii, no 1-2, pp. 56-59. [In Russian]
4. Belov M. I. 1969. The History of the Discovery and the Development of the Northeast Passage, vol. 4. Leningrad. [In Russian]
5. Burkov G. 2007. "How did the Northeast Passage begin (To the 75th anniversary of the creation of the Chief Directorate of the Northeast Passage)". Morskoy flot, no 6, pp. 84-87. [In Russian]
6. Veselin R. A., Levinova A. A. 2012. "Problems and prospects for the development of the Arctic zone of Russia in the 21st century". In: Russian State Policy in the Arctic. Strategy and Practice of the Development in the 18th-20th Centuries: Collection of Scientific Works, pp. 188-196. Novosibirsk. [In Russian]
7. Wiese V. Yu. 1940. The Northeast Passage. Moscow, Leningrad. [In Russian]
8. Zubkov K. I. 2009. "The problem of "North — South" ties in the development of the Ural and Siberia at the turn of the 19th-20th centuries: economics and geopolitics". Proceeding of the 9th All-Russian Scientific Conference "Industrial Ural. Bakunin Readings" in 2 vols, vol. 1, pp. 22-27. Ekaterinburg: Izd. dom "Avtograf". [In Russian]
9. Basko. 2010. The History of Yamal, vol. 2, book 2. Ekaterinburg: Basko. [In Russian]
10. Karpov V. P. 2005. The History of the Creation of West-Siberian Oil and Gas Complex (1948-1991). Tyumen: Tyumen State Oil and Gas University. [In Russian]
11. Interfax, TASS Russian News Agency. 2015. "D. A. Medvedev signed a comprehensive project for the development of the Northeast Passage. 8 June 2015". Accessed 3 February 2016. http://www.interfax.ru/russia/446380 http://tass.ru/ekonomika/2027639 [In Russian]
12. Plisetskiy E. E. 2016. "Priorities for the development of the Northeast Passage in strategic management and planning". Arktika i Sever, no 22, pp. 101-111. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2016.22.103 [In Russian]
13. Pribylskiy Yu. P. 1986. The Soviet North during the Great Patriotic War (1941-1945). Tomsk. [In Russian]

14. Komleva E. V., Kupershtokh N. A., Lamin V. A., et al. 2017. Russia in the Arctic: State Policy and Development Problems. Novosibirsk: Parallel'; Institute of History of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences. [In Russian]
15. Selin V. S. 2016. "Driving forces and problems of the development of cargo traffic of the Northeast Passage". Arktika i Sever, no 22, pp. 87-100. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2016.22.114 [In Russian]
16. Armstrong T. 1965. Russian Settlement in the North. Cambridge: Cambridge University Press.
17. Horensma P. 1991. The Soviet Arctic. L., N.Y.: Routledge.
18. Josephson P. 2014. The Conquest of the Russian Arctic. N.Y.: Harvard University Press. DOI: 10.4159/harvard.9780674419827
19. McCannon J. 1998. Red Arctic. Polar Exploration and Myth of the North in the Soviet Union, 1932-1939. N.Y.: Oxford University Press.