

© В.П. КАРПОВ, Н.Ю. ГАВРИЛОВА

7654321.58@ mail.ru

УДК 622.32(571.1)(09)

### **РОССИЙСКАЯ АРКТИКА: ВЫЗОВЫ И ОТВЕТЫ**

*АННОТАЦИЯ.* Предпринята попытка показать задачи Российского государства и способы их решения на основных этапах освоения Арктики. Проникновение русских в Сибирь повышало экономический и политический вес Российского государства. Идея мощного «сибирского тыла», создания в регионе крупного экономического потенциала прослеживается в правительственных планах XIX в. и, особенно, XX в., хотя индустриализация макрорегиона в силу его необъятных пространств носила очаговый характер: поэтапно, с запада на восток реализовывались масштабные социально-экономические проекты национального значения.

Основной тенденцией в развитии Российского Севера на весь XX век стало решение общегосударственных проблем, связанных с ростом экономического потенциала страны, усилением ее военно-оборонной мощи. Не все из советского опыта может быть востребовано в современной России, но актуальность идей комплексного развития производительных сил не вызывает сомнений. Особое значение они имеют для арктических районов. Рассмотрены современные проблемы развития высокоширотных районов РФ и попытки концептуализации государственной северной политики. Обоснована необходимость возрождения Северного морского пути.

*SUMMARY.* An attempt to reveal the main objectives of the Russian government and ways of attaining them in the main periods of the Arctic exploration is made. Penetration in Siberia by russians increased economic and political significance of Russia. The idea of a powerful «Siberian rear», creation of large economic potential of the region can be traced back to the government's plans in the XIX and especially in the XX century, although the industrialization of the macro-region due to its immense space was of local character: gradually, from the west to the east, socio-economic large-scale projects of national importance were realized.

The basic tendency to the development of Russian North during the entire XX century was solution to national problems associated with the growth of the economic potential of the country, increasing its military and defense capability. Not every Soviet experience can be applied in modern Russia, but actuality of the ideas of complex development of the productive forces is not in doubt. They are especially important for the Arctic regions. The modern development problems of the high latitudes areas of the Russian Federation are considered as well as the attempts of the conceptualization of State Northern policy. The necessity of rebirth of the Northern Sea Route was proven.

*КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА.* Россия, Сибирь, Арктика, этапы освоения, северная политика, Северный морской путь, комплексное развитие, нефть, газ, Ямал.

*KEY WORDS.* Russia, Siberia, the Arctic, stages of development, the Northern policy, Northern Sea Route, integral development, oil, natural gas, Yamal.

Особая роль в изучении российской Арктики принадлежит историческим исследованиям, обеспечивающим устойчивую связь времен. Исследование прошлого обусловлено как потребностями приращения исторического знания, так и необходимостью полного и адекватного представления об особенностях освоения Российского Крайнего Севера, без чего нельзя предложить научно обоснованную арктическую политику государства.

В последние десятилетия проблемы освоения Севера исследовались главным образом в рамках изучения региональной истории. Наиболее повезло арктическим районам Западной Сибири [1]. Современная региональная историография позволила приступить к написанию трудов по истории отдельных субъектов Арктической зоны РФ. В 2010 г. издан фундаментальный двухтомный труд (в четырех книгах) «История Ямала» [2].

Серьезный интерес для исследователей тюменского сектора Арктики представляют исторические энциклопедии, посвященные как Тюменской области в целом, так и ее северным округам, а также Атлас Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) [3] — первый опыт создания систематизированного собрания карт на огромную территорию округа — 769,3 тыс. кв. км. В 2011 г. Институтом истории СО РАН (Новосибирск) опубликован сборник документов и материалов «Изучение и освоение Арктической зоны России в XVIII — начале XXI вв.» [4], который безусловно поможет изучению как отдельных проблем Арктики, так и подготовке обобщающего труда по истории арктического макро-региона в целом.

В отдельную группу можно выделить литературу, посвященную Северному морскому пути (СМП), с развитием которого неразрывно связана история освоения российской Арктики. Большинство публикаций относится к советскому периоду, когда исторические проблемы имели заданный характер анализа и подачи исторического материала. Авторы более поздних публикаций, за небольшим исключением [5; 47], [6], не затрагивают современных проблем морских коммуникаций в Арктике.

В настоящей статье авторы попытались показать задачи Российского государства и способы их решения на разных этапах освоения Арктики, современные проблемы ее развития и попытки концептуализации государственной северной политики, необходимость возрождения СМП для укрепления геополитических и экономических позиций страны в XXI веке.

Смелый прогноз М.В. Ломоносова, заявившего два с половиной века тому назад, что «могущество России будет прирастать Сибирью и Северным Ледовитым океаном» основывался на объективно существующих реалиях, постоянном, начиная со второй половины XVI в., расширении государства на восток от его исторического ядра. В истории освоения российской Арктики можно выделить следующие основные этапы, на каждом из которых России (СССР) приходилось отвечать на соответствующие исторические вызовы.

Первый этап: вторая половина XVI в. — 1870-е гг., с начала пространственной экспансии Российского государства на северо-восток до открытия водного пути между морями, омывающими северные берега Азиатской России, и сибирскими реками. Освоение российского Севера тормозило отсутствие транспортных коммуникаций. Прокладкой дорог занимались русские купцы без поддержки государства. После проведения ими исследований водной системы в середине

XIX в. было сделано предположение, что устройство пристаней в «Обских Карских водах», а также создание верфей было бы экономически выгодно не только Сибири, но и России в целом.

Второй этап: 1870-е—1916 г., с начала эпизодической эксплуатации Северного морского пути (под которым тогда понимали трассу, доходившую из Европы только до устья Оби и Енисея) до создания Комитета СМП (1916), знаменующего начало систематического изучения и эксплуатации полярной трассы и, следовательно, усиления государственного внимания к освоению Арктики.

С началом эксплуатации СМП начинается принципиально новый этап в развитии Крайнего Севера. В 1876 г. шведский профессор и известный полярный путешественник А.Э. Норденшельд на пароходе, предоставленном русским золотопромышленником А.М. Сибиряковым, доставил партию заграничных товаров в устье Енисея, открыв морское сообщение с устьями сибирских рек (Обь, Енисей). Первое сквозное плавание по Севморпути с выходом через Берингов пролив в Тихий океан было совершено в 1878-1879 гг. под руководством А.Э. Норденшельда на паровой барке «Вега». Финансировал экспедицию Красноярский купец М.К. Сидоров [4; 11].

Обращение к иностранцам было вынужденным — должной поддержки от российских властей предприниматели и исследователи Севера не получали. Так, в 1901 г. директор департамента торговли и мануфактур В.И. Ковалевский гневно отвечал на предложение вице-адмирала С.О. Макарова обследовать Карское море в северной и западной части: «Имеет ли наше правительство достаточно серьезные причины идти в этом направлении далее западно-европейских правительств, затрачивая миллионы на отвлеченные научные изыскания в арктических морях, с риском все-таки остаться в хвосте умудренных опытом западных ученых экспедиций?... На этот вопрос, не боясь обвинения в обскурантизме, можно смело ответить отрицательно» [5; 47].

Однако во время Русско-японской войны (1904-1905) правительство оценило в полной мере стратегическое значение СМП. Если сначала мореплавание к устьям Оби и Енисея было вызвано главным образом коммерческими интересами, то в условиях перегруженности Транссибирской железнодорожной магистрали военными перевозками стала очевидной необходимость альтернативной магистрали. В 1905 г. 6 пароходов и 9 лихтеров успешно прошли от Мурманска до Енисейска, доказав возможность безопасной эксплуатации Карского участка СМП [4; 136].

И все же после войны о северной трассе в правительстве снова забыли. Комитет Северного морского пути по поручению Министерства торговли и промышленности России был создан только в 1916 г. В том же году (20 сентября 1916 г.) Россия, вслед за Канадой и Данией, заявила о своих претензиях на территории к северу от национальных границ нотой МИД [4; 7].

Третий этап: 1916-1934 гг. — поиск моделей управления развитием Севера и СМП, завершившийся созданием Главного управления Северного морского пути (ГУСМП) и превращением его в своеобразный наркомат по проблемам Севера. Разумеется, в годы революции, гражданской войны и послевоенной разрухи (1917 — сер. 1920-х гг.) внимание к освоению Арктики снизилось по объективным причинам.

В отличие от Вашингтона, Оттавы, Копенгагена и Осло (до 1925 г. — Кристиания) Москва помышляла не столько о правовом закреплении давних российских арктических владений, сколько сосредоточила внимание на создании регулярно действующего Северного морского пути — то есть на исключительно экономическом аспекте проблемы. Такая тактика вполне объяснима, учитывая долгую полосу непризнания де-юре Советского государства капиталистическими странами.

В начале своей государственной деятельности правительство СССР руководствовалось нотой МИД от 20 сентября 1916 г., объявившей о принадлежности России земель и островов в районе, прилегающем к российскому арктическому побережью. В 1920 г. в составе Сибирского революционного комитета (Сибревкома) был создан советский вариант Комитета СМП с представительством в Архангельске. Он должен был организовать вывоз сырья и продовольствия из Сибири в обмен на поставки в нее машин, инструментов, охотничьего снаряжения и других товаров, в которых нуждался регион. 17 декабря 1932 г. для решения задач по устройству, содержанию и обеспечению плавания по СМП от Белого моря до Берингова пролива было создано Главное управление СМП (ГУСМП). Затем постановлением ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР «О мероприятиях по развитию Северного морского пути и северного хозяйства» от 20 июля 1934 г. полномочия ГУСМП были значительно расширены. В его ведение перешли предприятия союзного значения, речной и морской транспорт, авиация, геологоразведочные работы, учебные заведения и другие предприятия и организации. Сфера компетенции Главка распространялась на острова и моря Северного ледовитого океана в европейской части СССР, а в азиатской — на всю территорию к северу от 62-й параллели [4; 220-225].

Своеобразие нового учреждения отмечал его руководитель (в 1932-1939 гг.) О.Ю. Шмидт: «Особенности Главсевморпути, — говорил он, — заключаются в том, что мы хотя и работаем на правах наркомата, но мы не похожи на наркомат. Скорее мы являемся краем, но у нас есть функции центрального аппарата... Дело заключается в том, что Север весь трактуется как единая проблема, имеющая в своей основе Северный морской путь... Как только было показано, что Северный морской путь существует, так и появилась основная идея, объединяющая хозяйство Севера. На этой основе и идет все развитие Главсевморпути. Мы — боевой орган для поднятия на Севере экономики на основе Северного морского пути» [4; 14].

Четвертый этап: 1934 — конец 1980-х гг., интенсивное экономическое и военное освоение советской Арктики. На этом временном отрезке можно выделить периоды Великой Отечественной (1941-1945 гг.) и «холодной войны» (1946 — конец 1980-х гг.). В связи с перегруженностью Транссибирской железнодорожной магистрали военными перевозками в 1941-1945 гг. СМП зачастую являлся единственной «дорогой жизни», связывавшей районы Севера Сибири со страной. По СМП осуществлялась также проводка боевых кораблей из Тихого океана в Баренцево море, и полярная трасса стала одним из важных альтернативных маршрутов доставки союзнической помощи Советскому Союзу по ленд-лизу. За четыре военных года судами Главсевморпути было перевезено в арктические порты в общей сложности 795,3 тыс. т грузов и 14 369 пассажиров [2; Т. 2. Кн. 1. С. 279].

Опыт, извлеченный из военных событий на морских коммуникациях западного сектора Арктики, имел важные последствия для дальнейшего развития советского Крайнего Севера. С конца 1940-х гг. значение региона уже осознавалось не только в экономических, но и в геополитических категориях: Арктика — часть северной границы нашей страны. Война показала ее стратегическую уязвимость, трудность защиты арктического побережья России при недостаточном развитии здесь транспортной и военной инфраструктуры. В условиях «холодной войны» это стало одной из сильнейших мотиваций для разработки проектов создания военно-морского порта в Обской губе и прокладки полярной железной дороги Чум — Салехард — Игарка.

В 1950-е гг. Северный флот превращается из по сути прибрежного в океанический, в связи с чем ГУСМП было передано в состав Министерства морского флота СССР (1953 г.), а в 1964 г. окончательно ликвидировано. В 1970 г. была учреждена Администрация Северного морского пути при Министерстве морского флота СССР.

Во второй половине XX в. противостояние в Арктике обострилось не только из-за «холодной войны», но и в связи с тем, что центр мирового экономического развития все больше сдвигался на Север. Секторное деление Арктики де-факто признавали все государства мира до тех пор, пока здесь (включая дно Северного Ледовитого океана) не были открыты гигантские нефтегазовые месторождения. Началась борьба за международное признание де-юре права конкурирующих стран на эти ресурсы. В соответствии с Конвенцией по морскому праву 1982 г. любая страна может подать заявку в комиссию ООН по границам континентального шельфа (создана в 1977 г.) на разработку природных ресурсов морского шельфа, не находящегося в юрисдикции прибрежного государства.

Учитывая вышесказанное, СССР в послевоенный период создал мощную инфраструктуру СМП — со своей авиацией, ледоколами, морскими портами, сетью полярных станций. С появлением атомных ледоколов (1959 г.) и ледокольных транспортных судов специальной постройки. Появилась возможность передвижения по СМП круглый год. Важно отметить, что в ледовой атомной энергетике Россия — монополист. Были попытки создать мощное судно с атомной установкой в США (ледокол «Саванна»), Германии (атомоход «Отоган»), в Японии («Муцу»), но все они показали свою неэффективность.

Пятый этап: 1990-е годы. Государственный интерес к Арктике, ее дальнейшему освоению резко упал, произошло почти полное разрушение инфраструктуры Крайнего Севера. За годы «либеральных преобразований» население этой территории уменьшилось в два раза. Почти на треть сократилось количество обитаемых поселков и городов. Военный плацдарм, созданный здесь в эпоху Советского Союза, в значительной степени утрачен.

США и другие страны циркумполярной зоны, почувствовав ослабление позиций России в 1990-е гг., решили этим воспользоваться. Норвежцы перенесли штаб своего оперативного командования в Заполярье. В 2010 г. США и Дания впервые приняли участие в ежегодных канадских арктических маневрах «Операция Нанук». Несколько западных государств создали совместную Северную боевую группу со штабом в Швеции. Американцы и англичане дважды за по-

следние годы проводили совместные учения своих подводных лодок в Северном Ледовитом океане [7; 9].

Шестой этап: с начала 2000-х по настоящее время. По мере выхода России из кризиса 1990-х гг. в Москве росло осознание необходимости новой северной политики, возвращения государства в Арктику.

В советское время так называемый арктический «русский треугольник» занимал около 7 млн. кв. км, не считая материковой части арктической зоны, находящейся к северу от Полярного круга [4; 7]. После распада СССР Россия еще в большей степени стала северной страной. Протяженность арктических пространств по широте Северного полярного круга измеряется в 7 250 км, побережья окраинных морей российского сектора Ледовитого океана и Берингова моря составляют 10 400 км или 68% протяженности всех окраинных морей России [8; 4].

С начала 2000-х гг. идет поиск адекватной модели управления освоением высоких широт, рационального использования Северного морского пути. В постановлении Правительства РФ от 7 марта 2000 г. № 198 «О концепции государственной поддержки экономического и социального развития районов Севера» заявляется, что транспортная система — одно из главных условий устойчивого развития северных районов страны, и ее роль будет возрастать по мере хозяйственного освоения Арктики.

В 2000-м г. были поставлены задачи перед СМП в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективах. Первая, краткосрочная — восстановление западного сектора трассы; вторая — восстановление объемов перевозок по СМП до уровня конца 1980-х гг.; третья, долгосрочная перспектива — превращение национальной транспортной магистрали в Арктике в межконтинентальную, обеспечение самокупаемости СМП [4; 286, 287, 288]. В 2010 г. Правительство РФ уточнило временные перспективы развития СМП: в 2010-2015 гг. — восстановление западного участка Северного морского пути, в 2016-2020 гг. — восточного. Задержка с развитием Севморпути и созданием его береговой инфраструктуры может повлечь за собой не только экономические потери, но и утрату контроля за огромной частью российских арктических пространств, что не поддается количественной оценке [4; 324].

В документе «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 г. и дальнейшую перспективу» названы три этапа реализации государственной политики в регионе. На первом (2008-2010 гг.) должны быть подготовлены материалы для обоснования внешней границы Арктической зоны РФ, формирования государственной программы развития российской Арктики. На втором этапе (2011-2015 гг.) ставится задача структурной перестройки экономики в Арктической зоне РФ на основе освоения минерально-сырьевой базы и водных биологических ресурсов региона. Должно быть обеспечено создание и развитие инфраструктуры и системы управления коммуникациями Северного морского пути для решения задач евразийского транзита. На третьем этапе (2016-2020 гг.) предусмотрено превращение Арктической зоны РФ в ведущую стратегическую ресурсную базу России [4; 298-299].

Эффективность решения поставленных задач будет определяться, прежде всего, степенью интеграции полярных и приполярных районов в единое экономическое пространство Сибири и России. Поэтому правительством предусма-

тривается формирование современной социальной инфраструктуры в опорных поселениях речных (Енисей, Обь, Лена, Нижняя Тунгуска, Хатанга) и морских портов побережья и островов Карского моря и моря Лаптевых, разработана программа по восстановлению ледокольного флота, намечается реконструкция морских портов по всей трассе СМП. «Транспортная активность на Северном морском пути является чутким индикатором экономики государства, — считает генеральный директор Росатомфлота В. Рукша. — В советские годы мы перевозили 7 млн. тонн грузов, к концу века — всего 1,4 миллиона. Сегодня грузопоток превысил 2 миллиона и продолжает расти. Кто контролирует грузопотоки, тот владеет Арктикой. Стоит России отойти в сторону, ее место займут конкуренты...» [9; 22].

Из 8 арктических субъектов РФ с середины 1960-х гг. стремительнее всех развивается Ямало-Ненецкий автономный округ (ЯНАО), где усилиями государства создан крупнейший в мире газодобывающий центр. Диверсификация нефтегазодобывающего производства Ямала за счет развития переработки нефти и газа невозможна без дальнейшего развития транспорта и, в частности, восстановления СМП. Бесперебойность поставок в арктических условиях должны обеспечить 4 ледокола и флотилия до 20 судов вместимостью 140-160 тыс. кубометров газа. В поселке Сабетта (п-ов Ямал) планируется крупный морской порт (2018 г.), строительство которого расценивается как начало возрождения Севморпути [10; 94].

\* \* \*

Советская модель централизованного управления Арктикой доказала свою эффективность — СССР превратился в ведущую арктическую державу мира. Ослабление внимания государства к Северу в постсоветский период — очевидная ошибка, которую необходимо исправлять. Российскому государству придется подтверждать советские достижения в Арктике, а это невозможно сделать без наращивания государственного присутствия в регионе, развития всех видов коммуникаций, включая Северный морской путь. Первые шаги в этом направлении уже сделаны. Эксплуатация месторождений полуострова Ямал может стать толчком для интенсификации развития всего российского сектора Арктики.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Карпов В.П. Ямал в современной историографии // Известия Уральского государственного университета. 2011. № 4. С. 176-180.
2. История Ямала. В 2 тт. / Под общ. ред. академика В.В. Алексеева. Т. I. Ямал традиционный. 740 с. Т. II. Ямал современный. Екатеринбург: Баско, 2010. 696 с.
3. Атлас Ямало-Ненецкого автономного округа. Омск, 2004. 304 с.
4. Изучение и освоение Арктической зоны России в XVIII — начале XXI вв. Сб. док-тов и м-лов / Под ред. чл.-корр. РАН В.А. Ламина. Новосибирск: Сибирское научное издательство, 2011. 329 с.
5. Жуков Ю.Н. Сталин: арктический щит. М.: Вагриус, 2008. 544 с.
6. Тимошенко А.И. Разработка советской модели управления освоением Арктики и Северного морского пути в 1920-е гг. // Актуальные проблемы российской государственной политики в Арктике (XX-начало XXI вв.). Новосибирск: Сибирское научное издательство, 2011. С. 57-81; Тимошенко А.И. Российский опыт изучения и освоения арктических пространств // Гуманитарные науки в Сибири. 2012. № 1. С. 3-7.

7. Снегирев В. Температура по Артуру // Российская газета. 2012. 27 января.
8. Тимошенко А.И. Российская региональная политика в Арктике в XX-XXI вв.: проблемы стратегической преемственности // Актуальные проблемы российской государственной политики в Арктике (XX — начало XXI вв.). Новосибирск, 2011. С. 4-17.
9. Попова Н. Богатырь на Северном морском пути // Аргументы недели. 2011. 1 декабря.
10. Карпов В.П. Ямал в «Стратегии 2020» // Горные ведомости. 2012. № 2. С. 92-97.

#### REFERENCES

1. Karpov, V.P. Yamal in modern historiography. *Izvestija Ural'skogo gosudarstvennogo universiteta — Proceedings of the Ural State University*. 2011. No. 4. Pp. 176-180 (in Russian).
2. *Istorija Jamala* [History of Yamal]. In 2 vol. Ed. by Alexeev V.V. Yekaterinburg: Basco, 2010. Vol. I. Traditional Yamal. 740. Vol. II. Contemporary Yamal. 696 (in Russian).
3. *Atlas Jamalo-Neneckogo avtonomnogo okruga* [Atlas of the Yamal-Nenets Autonomous District]. Omsk, 2004. 304 p.
4. *Izuchenie i osvoenie Arkticheskoj zony Rossii v XVIII—nachale XXI vv.* [Study and development of the Arctic zone of Russia in the eighteenth century—the beginning of the twenty-first century]. Documents and materials digest. Ed. by Corresponding Member of the Russian Academy of Sciences Lamin V.A. Novosibirsk: Siberskoye Nauchnoye publ., 2011. 329 p. (in Russian).
5. Zhukov, Ju.N. *Stalin: arkticheskiy shhit* [Stalin: Arctic Shield]. Moscow: Vagrius, 2008. 544 p. (in Russian).
6. Timoshenko, A.I. The Soviet model of management development of Arctic and the Northern Sea Route in 1920. *Aktual'nye problemy rossijskoj gosudarstvennoj politiki v Arktike (XX-nachalo XXI vv.) — Urgent problems of Russian state policy in the Arctic (XX-early XXI cent.)*. Novosibirsk: Siberian Scientific Publ., 2011. Pp. 57-81; Timoshenko, A.I. Russian experience in the study and development of the Arctic spaces. *Gumanitarnye nauki v Sibiri — Humanities in Siberia*. 2012. No. 1. Pp. 3-7 (in Russian)
7. Snegirev, V. Temperature by Arthur. *Rossijskaja gazeta — Russian newspaper*. 2012. January 27 (in Russian).
8. Timoshenko, A.I. Russian regional policy in the Arctic in the XX-XXI centuries: Issues of strategic continuity. *Aktual'nye problemy rossijskoj gosudarstvennoj politiki v Arktike (XX—nachalo XXI vv.) — Urgent issues of Russian state policy in the Arctic (XX—early XXI cent.)*. Pp. 4-17 (in Russian).
9. Popova, N. Bogatyr in the Northern Sea Route. *Argumenty nedeli — Week arguments*. 2011. December 1 (in Russian).
10. Karpov, V.P. Yamal in the «Strategy 2020». *Gornye vedomosti — Mountain Gazette*. 2012. No. 2. Pp. 92-97 (in Russian).