

Тимошенко А.И.

Трансформации в российской государственной политике освоения Арктики и Северного морского пути (XVIII–XXI вв.)

Россия с древнейших времен присутствовала на арктических территориях и оценивала их как неотъемлемую часть государства, но относилась к ним достаточно пассивно. Интересам России с севера практически никто не угрожал. Северные моря, покрытые льдом, являлись естественной границей государства, которую трудно было преодолеть. Поэтому российское правительство вплоть до начала XX в. особенно не задумывалось о степени защиты Арктики от агрессивных соседей. В то же время по возможности использовало природные богатства Севера в целях пополнения казны.

Общепризнано, что первые научные идеи, связанные с осмыслением и оценкой значимости арктических пространств для государственного развития, принадлежат М.В.Ломоносову. Ученый-патриот пытался убедить власти в перспективности изучения и освоения российского Севера. Он рассматривал Арктику и Северный Ледовитый океан не только как кратчайший путь вдоль границ России, но и как природно-сырьевой потенциал, который может послужить многим поколениям россиян.¹

Его идеи реализовывались в экспедиционных исследованиях не только XVIII века, но и XIX и начала XX вв., когда происходил активный раздел мира на сферы влияния между экономически сильными государствами. В связи с ростом их научно-технических возможностей возникала необходимость защиты национальных интересов России в Арктике. Со второй половины XIX в. на российские северные территории стали активно посягать разные страны и не только приарктические. Вначале преобладали частнособственнические коммерческие интересы, но затем ряд правительств, преимущественно стран Северной Европы, стали строить свои геополитические планы, связанные с изучением Арктики и освоением Северного морского пути. Кроме того иностранные торговцы и предприниматели, пользуясь не четко обозначенными границами на севере, постоянно вторгались на российскую территорию. Они могли заниматься несанкционированной вырубкой лесов, добычей морского зверя и рыбы, торговали с местным населением; на основе крайне неэквивалентного обмена, получали ценнейшие меха, тюлений жир, моржовый клык и т. д. На Кольском полуострове и в Архангельской губернии наиболее частными гостями были шведы, англичане, норвежцы, на восточных рубежах – американцы и японцы.

Российское правительство было вынуждено реагировать на происходящее, хотя и не планировало пока значительных вложений в организацию своих северных территорий и Северного морского пути. На этот счет было много

причин, в том числе и финансовых, которые часто находились на первом плане в обустройстве такого пространного государства, как Россия.

В развитии транспорта приоритет отдавался железнодорожному строительству. Вместе с тем беспокоил интерес к российской Арктике со стороны других государств. Поэтому вопросы, связанные с изучением навигации в северных морях, созданием кораблей, способных преодолевать ледовые пространства, периодически обсуждались в правительстве, особенно во времена С.Ю. Витте, который и сам придавал большое значение освоению российского севера и не только с точки зрения экономического развития государства, а главное для военно-стратегического укрепления его рубежей. Он пытался инициировать вопросы строительства железных дорог на Кольском полуострове, создания там российских военных и торговых портов.

Летом 1894г. С.Ю.Витте по поручению императора Александра III совершил поездку на Мурманское побережье с целью подыскать незамерзающую в течение года гавань, пригодную для строительства торгового порта, где также сможет дислоцироваться северная эскадра российского военно-морского флота. По его предложению к 1899 г. здесь в Екатерининской бухте были созданы портовое хозяйство и город Александровск. Военно-морская же база по приказу императора Николая II была построена на Балтийском море в Либаве (ныне латвийский город Лиепая), что было названо Витте, уже находившемся в отставке, легкомысленным и злополучным решением, так как оно не давало России выхода в открытое море, который вскоре стал необходимым во время войны с Японией.²

Вместе с тем, позиции России на северных территориях укреплялись. В 1894–1898 гг. были построены железные дороги Вологда–Архангельск, Пермь–Вятка–Котлас, проектировались дороги на Мурманское побережье. Большое значение придавалось освоению Северного морского пути, были начаты гидрографические исследования его западного участка под руководством известного русского полярника А.П.Вилькицкого. В 1897–1899 гг. по инициативе С.Ю. Витте были выделены государственные средства для строительства первого российского ледокола «Ермак» по проекту адмирала С.О. Макарова, на котором планировалось осуществлять плавания в высоких широтах.

В этот период консультантом российского правительства по научно-техническим вопросам часто выступал Д.И. Менделеев. Он также поддерживал стремление правительства осваивать северные территории России и Северный морской путь и даже сам готовил экспедицию через Северный полюс в Берингов пролив. С этой целью он 14 ноября 1901 г. на имя С.Ю. Витте отправил докладную записку «Об исследовании Северного полярного океана», в которой настоятельно просил разрешить ему использовать ледокол «Ермак» для поиска возможных путей на Дальний Восток через северные моря. В своей записке в российское правительство он писал: «Желать истиной, то есть с по-

мощью кораблей, победы над полярными льдами Россия должна ещё в большей мере, чем какое-либо другое государство, потому что ни одно не владеет столь большим протяжением берегов в Ледовитом океане, и здесь в него вливаются громадные реки, омывающие наибольшую часть империи, мало могущую развиваться не столько по условиям климата, сколько по причине отсутствия торговых выходов через Ледовитый океан. Победа над его льдами составляет один из экономических вопросов будущности северо-востока Европейской России и почти всей Сибири, так как лес, хлеб и другие тяжелые сырые материалы отдаленных стран могут находить выгодные пути сбыта у себя в стране и во всем мире только по морю. Но и помимо большого экономического значения военно-морская оборона страны должна много выиграть, когда можно будет – без Суэцкого или иных каналов теплых стран – около собственных своих берегов переводить военные суда или хотя бы часть их из Ледовитого океана в Великий и обратно, ибо Россия там и тут должна держать сильный флот для защиты своих жизненных интересов».³

Ученый достаточно четко обозначил все российские проблемы в Арктике, которые не утратили своей актуальности и по сей день. Однако в тот период он получил отказ в организации своей экспедиции, в том числе и от Витте, который хотя и понимал значимость решения арктических проблем, но не поддержал Менделеева в его стремлении путешествовать через Северный полюс. По-видимому, в правительстве было много иных проблем, более насущных, а может быть просто ему не хотелось подвергать испытаниям человека в преклонном возрасте, хотя и большого энтузиаста своего дела.

Д.И. Менделеев был крайне огорчен отказом, обращался за поддержкой к адмиралу великому князю Александру Михайловичу, курировавшему государственное управление торговым мореплаванием России, но также не получил поддержки своей экспедиции. Он и несколько позже в своих трудах неоднократно подчеркивал высокую значимость исследования северных территорий и Северного морского пути для настоящего и будущего страны. Например, в 1904 г. в «Заветных мыслях» он писал, что Россия обязательно должна победить полярные льды, но это может случиться, видимо, тогда, «когда побережья сибирских рек густо заселятся и когда для богатств громадного края будет необходим морской выход».⁴ Однако при жизни Менделеева в правительстве России его мнение не было оценено в полной мере и не получило поддержки, хотя в последствии через несколько десятилетий уже в советское время идеи, высказанные ученым начали активно реализовываться. По-видимому, Д.И. Менделеев просто несколько опередил свое время, разрабатывая свои проекты по освоению Арктики и Северного морского пути.

В 1908 г. на средства российского правительства на верфи Невского судостроительного завода было начато строительство двух мощных по тому времени ледоколов «Таймыр» и «Вайгач», которые в 1910–1912 гг. уже курсировали между Беринговым проливом, Колымой и устьем Лены, изучали гидрографию

морей Северного Ледовитого океана, пытаясь найти наиболее благоприятный путь до Мурманска. Однако сквозной проход от Кольского полуострова до Владивостока и обратно за одну навигацию оставался проблемой. Плавание по Северному морскому пути осуществлялось лишь на отдельных участках. В западном направлении от устьев Оби и Енисея через Карское море за 1876–1919 гг. было выполнено 122 плавания, из которых 86 (71 %) были успешными. На востоке с 1911 г. стали ежегодными рейсы из Владивостока в устье Колымы через Берингов пролив. Пароход «Колыма» за одну навигацию доставлял на Колымские прииски товары и продовольствие.⁵

С началом Первой мировой войны, когда значение регулярного плавания по северным морям еще более возросло, в российском правительстве, надо полагать, уже присутствовало осознание того, что Арктику необходимо изучать и осваивать. По крайней мере, внимание было привлечено к проблемам Северного морского пути. В 1916–1917 гг. в рамках деятельности Всероссийского Военно-промышленного комитета и Министерства торговли и промышленности предпринимались попытки организации грузоперевозок по морям Северного Ледовитого океана, строительства портов в устьях Оби и Енисея. Однако крупных и определенных результатов не было получено, хотя об освоении арктических пространств много говорилось как о жизненной потребности Российского государства.

После заключения Брестского мира в 1918 г. советское правительство заинтересовалось проведением, так называемых, Карских экспедиций, которые могли послужить для вывоза хлеба и экспортных товаров из Сибири, но военные действия, развернувшиеся на северных территориях, не позволили их организовать. Также колчаковское правительство предпринимало попытки использовать Северный морской путь в своих целях. Его намерения поддерживались сибирской областнической общественностью и предпринимателями, но организованный весной 1919 г. Комитет Северного морского пути при министерстве торговли и промышленности белого сибирского правительства в первую очередь решал проблемы военных. Армия под командованием А.В. Колчака остро нуждалась в вооружении, боеприпасах, обмундировании и пр. Все это планировалось получить из заграницы в обмен на сибирские товары.

Вначале председателем Комитета Северного морского пути в колчаковском правительстве был назначен представитель военных кругов генерал-майор А.В. Попов. Однако вскоре выяснилось, что он весьма далек от северных проблем. Сибирские купцы и промышленники настояли на его замене «своим» человеком, известным сибирским политическим и общественным деятелем С.В. Востротиним, который до революции, будучи енисейским городским головой, инициировал освоение Северного морского пути для нужд в первую очередь сибирского предпринимательства, дважды совершал путешествия по северным морям из Лондона в Енисейск.⁶

Летом 1919 г. Комитет Северного морского пути при поддержке сибирских предпринимателей попытался организовать обменную экспедицию в устье Оби, но военные действия со всех сторон вносили дезорганизацию: грузы разворовывались и не во время доставлялись, пароходы и баржи реквизировались, грузоотправители вынужденно меняли свои намерения. А вскоре и руководство Комитета во главе с Востротинным эмигрировало в Манчжурию.

Самый результативный этап в развитии российской государственной политики по отношению к освоению Арктики и Северного морского пути связан с советским периодом. Советская власть с первых дней существования признала Арктику областью своих стратегических и геополитических интересов. Без нее не мыслилась территориальная целостность огромной страны, находящейся одновременно на двух континентах и занимавшей значительную часть суши Европы и Азии. Северный морской путь являлся самым коротким между западной и восточной оконечностями России. Кроме того, привлекали уже известные и разнообразные природные ресурсы, в том числе и минерально-сырьевые. Советское правительство использовало как предшествующий опыт, так и продвигало новые научно-технические и организационные идеи. Государственная собственность на все ресурсы и средства производства, планомерное управление социально-экономическим и политическим развитием из единого центра позволяли решать такие крупные общенациональные проблемы, как освоение Арктики.

В 1920-е гг. в основном дипломатическим путем были определены северные границы СССР. В 1926 г. было принято постановление Президиума ЦИК СССР «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане». В нем записано, что все земли и острова, которые открыты или могут быть открыты в секторе, прилегающем к северному побережью России до Северного полюса, принадлежат СССР. С запада и востока границами являются меридиальные линии, проведенные к точке Северного полюса от крайней северо-западной части тогдашней материковой территории страны (полуостров Рыбачий) и до линии разграничения между Россией и США в Беринговом проливе.⁷

Одним из важных аспектов государственной деятельности на Севере оценивалось продолжение научно-исследовательских изысканий в Арктике, которые были необходимы как для развития транспорта и принятия стратегических решений, так и для общего хозяйственного роста, изучения природных возможностей развития северной экономики. Изучение минерально-сырьевых ресурсов северных районов, начатое во времена царского режима, было продолжено советским правительством. В 1918–1919 гг. в условиях гражданской войны и интервенции предпринимались меры по изучению Печорского угольного бассейна, Ухтинского месторождения нефти на Европейском Севере. 24 июня 1919 г. было принято постановление Совета Народных Комиссаров (СНК) об отпуске 5 млн руб на постройку грунтовой дороги Половин-

ка–Ухта протяжением более 180 верст, соединяющей Ухту с судоходной рекой Вычегдой, что являлось важнейшим мероприятием для подготовки освоения нефтяных месторождений. В плане ГОЭЛРО намечался целый комплекс изыскательских работ на Севере, которые, хоть и касались в основном поиска местных топливных и энергетических ресурсов, но проводились комплексно по всем правилам геологической разведки и давали новые знания, как в плане геологического изучения северных территорий, так и нахождения там полезных ископаемых.⁸

Для развития плавания по Северному морскому пути важное значение имело изучение природно-климатических особенностей Арктики и ее акватории. 10 марта 1921 г. В.И.Ленин подписал декрет СНК о создании плавучего морского научно-исследовательского института (Плавморнина), в обязанности которого входило проведение целого комплекса исследований в северных морях и на их побережье. В результате создавалась особая арктическая наука, которая должна была освещать закономерности и особенности всего северного развития. Через год было пущено на воду специальное научно-исследовательское судно «Персей», построенное в Архангельске. Через пять лет Плавморнином был изучен огромный район Арктики от меридиана о.Медвежьего до меридиана о.Белого. Везде находились научно-исследовательские станции института. Была выполнена детальная океанографическая съемка Печорского и Канинского промысловых районов, изучено распространение и примерный объем там рыбных запасов, установлены пути миграции морского зверя и т. д.

Параллельно с работами по изучению морского пространства разворачивала исследовательскую деятельность на суше Северная научно-промысловая экспедиция. Она в 1922–1923 гг. организовывала геологические изыскания в бассейне Печоры, в Вологодской и Олонецкой губерниях, на Кольском полуострове. В 1926 г. на Хибинах в ходе экспедиции А.Е.Ферсмана было открыто крупнейшее в мире месторождение апатитов. В 1925 г. Северная научно-промысловая экспедиция была преобразована в Институт по изучению Севера при ВСНХ СССР, впоследствии Арктический научно-исследовательский институт.

С 1920 г. была возобновлена работа Комитета Северного морского пути, главной задачей которого стала организация Карских обменных экспедиций. До 1923 гг. Комитет считался отделом Сибревкома, затем стал органом Наркомата торговли СССР. В 1928 г. он был реорганизован в Северо-Сибирское государственное акционерное общество «Комсеверпуть» с функциями не только торговли, но и промышленного строительства, подготовки и вывоза экспортных грузов из Сибири по речным системам, в частности зерна, леса и продуктов деревообработки, продуктов зверобойного и рыбного промыслов и т. д. Эта организация, будучи территориально-комплексной сыграла важную пионерную роль на Севере Сибири. Она, кроме своих прямых обязанностей по доставке грузов к портам побережья Северного Ледовитого океана, активно

занималась хозяйственной деятельностью: заготовкой и сплавом леса по сибирским рекам, строительством лесопильных заводов. Деятельностью этой организации был создан речной и морской порты в Игарке, строились Усть-Енисейский и Новый порт на Оби, а также разрабатывались графитовые месторождения на Таймыре, угольные на Нижней Тунгуске. Сотрудники «Комсеверпути» занимались просветительской работой с коренным населением Севера, снабжали всем необходимым многочисленные северные фактории, организовывали зверобойный и рыбный промыслы. В 1928 г. «Комсеверпуть» в Усть-Енисейске построило крупный по тем временам рыбоконсервный завод и даже имело сельскохозяйственные предприятия для обеспечения своих работников и населения местных продовольствием.

После прекращения военных действий на севере была восстановлена работа гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, ее Западно-Сибирского и Восточно-Сибирского отрядов, которые начали работать в системе Сибревкома под руководством Комитета Северного морского пути. концу 1920-х гг. обслуживание Карских экспедиций осуществляло 14 гидрометеостанций, Бюро ледовой службы в проливе Маточкин шар, Бюро синоптических прогнозов в Новом порту. К 1930 г. гидрографами были составлены лоции Енисейского залива и Обской губы, а также Карского моря и акваторий, прилегающих к Новой Земле. Все это вместе взятое значительно улучшало условия навигаций в северных морях и делало их более безопасными и эффективными, чем ранее.⁹

Правительством поддерживалось использование технических новшеств в Арктике. В навигацию 1924 г. впервые проведение грузовых судов по Северному морскому пути сопровождалось ледовой авиаразведкой. Летчик Б. Чухновский по мере продвижения судов Карской экспедиции выполнял разведку льдов и сообщал о возможности прохождения судов. Позже участие самолетов и ледоколов в проводке грузовых судов стало обычным делом и своеобразным советским «ноу-хау» в технологии мореплавания во льдах Арктики, которое было высоко оценено в мире особенно после спасения в 1928 г. экспедиции У. Нобиле, проходившей на дирижабле «Италия». Советские полярники приняли активное участие в поисках потерпевшего крушение дирижабля и спасении членов его экспедиции. Это стало возможным благодаря использованию для этого одновременно ледокола «Красин» и самолета, который указывал ледоколу оптимальный путь во льдах. Оценивая операцию по спасению экспедиции У. Нобиле, известный полярный исследователь Ф.Нансен написал: «Возникает вопрос: почему это удалось русским? Их новшество (ледокол в сочетании с самолетом) и отличная организация работ сделали невозможное возможным».¹⁰

Растущий грузооборот Карских экспедиций делал их несмотря на значительные затраты экономически оправданными. Карский морской путь постепенно утрачивал экспедиционный характер и превращался в обычную водную

магистраль, по которой совершали в навигационный период путь туда и обратно сразу несколько групп транспортных судов. За счет государственных средств в СССР удалось превратить морские транспортные операции в Арктике в крупное предприятие общенационального значения, в котором объединялись усилия моряков, гидрографов, ученых, связистов, летчиков и др. Опыт 1920-х гг. показал, что для освоения арктических пространств, в том числе и Северного морского пути нужны образованные и специально подготовленные отечественные кадры, по-военному ответственные и патриотически настроенные.

Государственный интерес к развитию перевозок по Северно-морскому пути объяснялся их большой экономической эффективностью. Они позволяли перемещать на большие расстояния объемные сырьевые грузы, которые шли на экспорт, сравнительно без больших затрат. Ими не загружался более дорогой железнодорожный транспорт. Развитие перевозок стимулировало хозяйственную жизнь в северных районах, которая в военные годы значительно замедлилась. Возможность вывоза курейского графита способствовала разработке его месторождений. Вывоз лесоматериалов стимулировал развитие лесной промышленности. На Енисее было построено три лесопильных завода. В 1924–1926 гг. вывоз леса был главной и самой прибыльной частью сибирского экспорта. Уже в 1925 г. Северный морской путь занимал первое место в снабжении товарами промышленного производства всей Западной Сибири и Якутии. Поступая в конце лета на склады морских портов, они затем по речным путям и по зимнику гужом доставлялись в самые глухие сибирские уголки. Карские экспедиции с 1921 по 1934 гг. выросли по количеству занятых судов в 5,6 раза, а по количеству перевезенных грузов – почти в 9 раз. Если в 1921 г. в этих экспедициях было занято 5 судов, перевезших 13,3 тыс. т грузов, то в 1934 г было задействовано 28 судов с экспортной загрузкой 115,6 тыс. т грузов. Значительно удлинился навигационный период. Он в Новом и в Игарском портах в 1927 г. равнялся 16 дням, в 1929 г. – 40 дням, а в 1934 г. достиг 54 дней.¹¹

Менее активно развивалось восточное направление перевозок. Здесь были более сложные природные условия навигации. Кроме того, и в принципе грузооборот на северо-востоке страны в силу слабого хозяйственного развития территории в 1920-е гг. не мог быть значительным. Удовлетворялись потребности в перевозках лишь небольших промысловых компаний и по заданиям правительства организовывались ежегодные коммерческие рейсы из Владивостока на Колыму для снабжения золотых приисков и полярных станций. Здесь навигационно-гидрографическое и научное обеспечение мореплавания было гораздо слабее, чем на западном участке Северного морского пути. Суда плавали самостоятельно без ледокольного сопровождения, отсутствовала авиационная разведка состояния льдов.

Только в годы первой пятилетки стало разворачиваться промышленное строительство в Колымо-Индибирском бассейне. Геолого-поисковые работы в 1928–1932 гг. привели здесь к открытию месторождений золота и олова. В 1930 г. был заложен Магадан, началось обследование района на каменный уголь и другие месторождения полезных ископаемых. В 1931 г. здесь развернула работу крупная государственная пионерная организация мобилизационного типа, получившая название Главного управления строительством Дальнего Севера (Дальстрой), которая вплоть до 1950-х гг. осуществляла колонизацию огромной территории северо-востока СССР, сопровождавшееся форсированным изъятием «из недр региона ценных видов минерального сырья».¹²

В 1930-е гг. больше внимания получил Европейский Север. Здесь еще до революции сложилось крепкое экономическое основание. Сказывалась близость столичного центра и развитых в промышленном отношении регионов страны. В годы НЭПа довольно быстро произошло восстановление транспорта, рыбной и лесной промышленности. Поэтому уже во второй половине 1920-х гг. Госплан СССР смело планировал строительство новых промышленных и энергетических предприятий, транспортных коммуникаций. Азиатский Север пока рассматривался в своей экономической потенции. Там намечалось только развитие лесной промышленности. Известные месторождения угля и руд цветных и черных металлов предполагались для освоения в будущем.

Все эти важные проблемы развития Севера рассматривались на первой Всесоюзной конференции по размещению производительных сил СССР, которая проходила в Москве осенью 1932 г. Со вступительным словом к присутствующим обратился председатель Госплана СССР В.И. Межлаук. Он сказал, что государство придает большое значение решению проблем Севера, «уже готово наступать на Север по всему фронту». Советское правительство планирует во втором пятилетии большие капитальные вложения на Севере, проведение значительного комплекса научно-исследовательских и проектных работ, а также конкретного строительства. Значение природных ресурсов Севера для народного хозяйства страны будет только возрастать, несмотря на сложность вопросов их освоения. Поэтому во втором пятилетии необходимо поставить «во весь рост проблему освоения советского Севера».¹³

В этом ключе выступали практически все присутствующие на конференции. Они говорили, что в Арктике необходимо решать в первую очередь транспортные проблемы, которые могли бы сделать Север более доступным. Здесь требуется строительство железных и автомобильных дорог, развитие речного транспорта, создание новых авиалиний. Следующей проблемой, которую намечали ученые и представители советского государственного управления, было промышленное освоение нужных народному хозяйству природных ресурсов Севера: огромных лесных массивов, апатитов и медно-никелевых руд Кольского полуострова, открытых в конце 1920-х гг. в верховьях Колымы и Индибирки месторождений золота и др. Много внимания уделялось

проблемам изучения энергетических ресурсов Севера. В частности было обращено внимание на энергию ветра, многоводных рек, на усиление поисков нефти, угля, газа и прочих местных топливных ресурсов на Севере, на развитие энергетической промышленности в самых отдаленных районах.

Особое место в выступлениях на конференции заняла проблема жизни человека на Севере. В этой связи говорилось о необходимости создания специальной северной техники, механизации всех видов труда и максимальной экономии человеческой силы, а также о развитии на Севере сельского хозяйства для создания благоприятных условий жизни привлекаемого туда населения.

Группа Севера при Госплане СССР под руководством С.В.Славина подготовила, по их мнению, концепцию социалистического освоения Севера, которая была озвучена на конференции, почти целиком вошла в ее резолюцию, ставшую основой для принятия правительственных решений по Северу в 1930-е гг.

Принципиальные положения госплановской концепции северного освоения в этот период сводились к следующему:

1. Освоение Севера должно целиком подчиняться решению важнейших задач развития народного хозяйства СССР.

2. Оно будет пока иметь ограничительный характер в связи с трудностями продвижения в северные районы и удорожанием здесь работ. На Севере необходимо строить только те предприятия, которые «вызываются самой настоятельной народнохозяйственной необходимостью и не могут быть построены в других районах с большей эффективностью и наименьшими затратами».

3. Освоение Севера должно происходить на самом высоком техническом уровне, который бы мог, превращать «осваиваемые «пятна» в действительные очаги социалистического хозяйства, на базе которых будет возможно дальнейшее более широкое освоение Севера».

4. Базой освоения Севера необходимо рассматривать старые промышленные районы, которые будут поставлять не только машины и технику, но и делиться опытными кадрами, рабочей силой, которых на Севере острый дефицит.

5. Кроме того, должен присутствовать дифференцированный подход к освоению каждого района Севера. «Нельзя рассматривать Север как однородное целое, несмотря на ряд общих объединяющих моментов. Проблемы Севера могут быть конкретно разрешены только по отдельным его экономическим комплексам.

Все эти стратегические идеи нашли отражение в заданиях второго пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР, куда был включен отдельной частью раздел «Освоение Советской Арктики». Во вступлении к разделу заявлялось, что «от отдельных мероприятий по изучению и хозяйственному освоению Арктики мы переходим к планомерному, рассчитанному на ряд лет, широкому изучению и промышленному освоению заполярных районов Советского Союза.»¹⁴

Исходя из этого, в северных районах предполагалось более масштабное, чем ранее, развитие лесной промышленности, широкое использование лесных ресурсов с переработкой на месте лесного сырья. Указывалось, что северные районы должны обеспечить дефицитной лесной продукцией районы европейской части страны, Казахстана, Средней Азии, а также выполнять экспортные поставки СССР.

В области горной промышленности намечалось освоение апатито-нефелиновых руд на Кольском полуострове, Печорского угольного бассейна и месторождений золота в районах Северо-Востока СССР: в бассейнах Колымы, Индигирки, Алдана, Яны и др. Предусматривалась большая программа геологических исследований для выявления минерально-сырьевых ресурсов, использование которых окажется нужным для развития народного хозяйства СССР. В 1935 г. на Азиатском Севере началось строительство Норильского горно-металлургического комплекса предприятий.

Большое внимание во второй пятилетке уделялось развитию транспортной сети, имевшей для освоения Севера важнейшее значение. Конкретные плановые задания были составлены по освоению Северного морского пути, развитию речного транспорта и строительству ряда железных дорог, способствующих решению проблем, обозначенных в концепции освоения Севера. В ней, правда, не нашлось места для реализации активно обсуждаемой идеи строительства второй после Транссиба северной широтной магистрали от Мурманска до Охотского моря (порт Аян) так называемого Великого Северного пути. После острой дискуссии на конференции по размещению производительных сил и в печати эта идея была отвергнута как несвоевременная и очень дорогостоящая.

На наш взгляд, государство в этот период, действительно было не готово к масштабному освоению Севера, которое предполагало строительство Великой Северной железнодорожной магистрали через всю страну, а пошло по пути, так называемого меридионального освоения, связанного с «очаговым» развитием. Все затратные решения были сделаны в пользу развития Северного морского пути.

Намерения, отраженные в директивах второго пятилетнего плана, легли в основу государственной экономической политики на Севере в 1930-е гг. Многие удалось реализовать. В 1933 г. был построен Беломорско-Балтийский канал, который стал важной транспортной артерией для развития Европейского Севера, соединил его с центральными и южными районами страны. В азиатской части СССР во втором пятилетии начались изыскания с целью строительства Байкало-Амурской магистрали, в зону действия которой попадала большая часть Северо-Востока СССР. В 1930-е гг. советское правительство уже не сомневалось и не дискутировало на тему, что нужно предпринимать, а уверенно расставляло приоритеты в государственной политике, когда на первом

месте оказывались общегосударственные интересы, а потом уже, если хватит средств, региональные.

В 1928 г. при СНК была создана Арктическая комиссия, которая должна была консолидировать усилия государственных учреждений и коммерческих организаций, ученых и специалистов-полярников в направлении изучения и обживания Арктики, превращения ее в экономически развитый и самодостаточный район СССР. Однако вскоре стало ясно, что комиссия способна лишь осуществлять какие-то координационные и организаторские действия на правах экспертного и консультационного органа при советском правительстве. Для решения же в короткие сроки целого комплекса северных проблем требовалась совершенно другая организация: более действенная и масштабная, обладающая соответствующими материально-техническими возможностями и широкими властными полномочиями.

В декабре 1932 г. СНК СССР принимает решение о создании на правах наркомата Главного Управления Северного морского пути (Главсевморпути), в задачу которого входило «проложить окончательно Северный морской путь от Белого до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить плавание по этому пути.»¹⁵ В марте 1933 г. в ведение новой организации передавались все активы Северо-Сибирского акционерного общества «Комсеверопуть» не только на побережье Северного Ледовитого океана, но и в глубине сибирской территории: на реках и в портовых городах. В связи с чем создавались три новых хозяйственных треста (Якутский с центром в Якутске, Таймырский с центром в Игарке и Ямальский с центром в Обдорске (г. Салехарде), перед которыми ставилась задача подготовки грузов, угольных баз и портов, осуществление различных хозяйственных мероприятий, в том числе и снабжения местного населения продовольствием, лекарствами и промышленными товарами, а также производственно-промысловым инвентарем и вооружением.¹⁶

Управление «Главсевморпуть» в рамках своей деятельности объединило все работавшие ранее в Арктике организации, принадлежавшие к разным ведомствам, в том числе и Арктический институт, который исследование Северного морского пути обозначил своей главной научной задачей, имеющей государственное значение. Директор института О.Ю. Шмидт возглавил новую организацию.

Для обеспечения плавания по северным морям необходима была постоянная и научно проверенная информация о природно-климатических условиях Арктики, и в первую очередь о погоде и ледовом режиме. Для этого управление «Главсевморпуть» в короткие сроки создало обширную сеть полярных станций на побережье и островах. С 1936 г. начались ежегодные экспедиции Арктического института на небольших маневренных судах для патрулирования кромки льдов в Арктических морях. Для быстрого обзора ледовых условий по всей протяженности Северного морского пути стали применяться са-

молеты. Ледовая авиаразведка стала неотъемлемым звеном в арктических исследованиях. Гидрологи в содружестве с полярными летчиками разработали особые методы и тактику проводки судов и изучения ледового режима. Сведения о наблюдениях передавались по радио в научно-оперативные центры управления плаванием по Северному морскому пути, руководителям морских операций. Так называемые «ледовые патрули» способствовали безопасному и эффективному плаванию в северных морях. Они стали просто необходимы для планирования морских операций и распределения ледоколов. В 1934 г. при Управлении было создано Межведомственное бюро ледовых прогнозов, которое из разрозненных прогнозов, часто противоречивых, составляло общий прогноз ледовых условий на навигацию.

Сложность гидрометеорологических условий в Арктике, несовершенство методов прогнозов и недостаточное количество наблюдений обусловили многолетнюю борьбу за точность ледовых и погодных прогнозов, которая продолжается и до настоящего времени, хотя в распоряжении исследователей теперь гораздо больше научных и технических средств, чем в 1930-е гг.

На деятельность «Главсевморпути» советское правительство возлагало большие надежды. Оно должно было обеспечить работу в Арктике самых новейших средств транспорта и связи, высокопроизводительных портовых хозяйств и т.п. Сотрудниками Арктического научно-исследовательского института под руководством О.Ю. Шмидта были организованы постоянно действующие экспедиции по комплексному изучению морей и островов Арктики, сыгравшие большую роль в дальнейшем развитии плавания по Северному морскому пути. Так, одна из них Ленская экспедиция положила начало систематическим рейсам по доставке грузов с запада для северных районов Якутии. Она позволила привести в порт Тикси (устье Лены) крупные речные суда для доставки грузов вверх по реке в Якутию, в бассейн Лены, а также бассейны Яны, Колымы, Индигирки. Через Тикси осуществлялась связь с Северным морским путем крупного речного порта Осетрово, куда позже была подведена железная дорога Тайшет–Братск–Усть-Кут.

Первый производственный год 1933 для «Главсевморпути» оказался неудачным. Организованная под руководством О.Ю. Шмидта первая большая научно-исследовательская экспедиция на пароходе «Челюскин» закончилась трагически. Пароход, не обеспеченный проводкой ледоколов, попал в дрейф у берегов Чукотки и погиб, раздавленный льдами. Команда, пассажиры и научный персонал его, высадившиеся на дрейфующую льдину, были сняты летчиками. Весь мир следил за спасением челюскинцев, которое было оценено как героическое событие. Вместе с тем, эпопея плавания на «Челюскине» показала, что в целом СССР еще не достиг того уровня, когда плавание по всему Северному морскому пути может быть результативным и безопасным: во-первых, нет в нужном количестве мощных ледоколов, без которых не могут плавать грузовые суда. Во-вторых, необходимо развивать и совершенствовать

полярную авиацию, которая должна летать над побережьем и океаном в любое время года.

По докладу О.Ю. Шмидта об экспедиции на «Челюскине» была образована комиссия под председательством В.В.Куйбышева, которая подготовила проект нового постановления о работе «Главсевморпути» с учетом первого, в том числе и негативного, опыта. Правительству для принятия решения был предложен план мероприятий, способных обеспечить превращение Северного морского пути в нормально действующую транспортную магистраль. Вскоре было принято решение о строительстве четырех новых ледоколов, морских портов и радиоцентров, о развитии полярной авиации, строительстве аэропортов и воздушных линий, самолетов для Арктики, а также о подготовке кадров полярников различной специализации. Принятое в 1934 г. совместное постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О мероприятиях по развитию Северного морского пути и северного хозяйства» стало программой действия организации на ближайшие годы.¹⁷

В 1935–1936 гг. состоялся уже целый ряд высокоширотных плаваний на ледоколах «Садко», «Седов», «Малыгин», «Красин». В 1936 г. «Литке» успешно перевел с запада на восток по арктическим морям два эсминца. Эта экспедиция под руководством О.Ю. Шмидта показала, что Северный морской путь может иметь не только транспортное, но и важное военно-оборонное значение. Опыт был использован в годы Великой Отечественной войны при переводе военных судов с востока на запад.¹⁸

Во второй половине 1930-х гг. получила большое развитие полярная авиация. В эти годы она сложилась в самостоятельную отрасль со своими особыми задачами, с опытными летчиками-полярниками, способными решать сложные и специфические задачи в условиях воздушных перелетов в Арктике. В связи с челюскинской эпопеей в СССР было учреждено звание Героя Советского Союза. Первое почетное звание получили семь отважных летчиков-полярников, участвовавших в спасении челюскинцев.

В 1936 г. были совершены продолжительные полеты по всей трассе Северного морского пути летчиком В.С.Молоковым, по маршруту Москва–о.Рудольфа–Москва летчиком М.В. Водопьяновым. Воздушная арктическая трасса вдоль евразийского побережья связала Москву с самыми отдаленными базами Советской Арктики, с ее портами, зимовками, полярными станциями и промышленными новостройками. 1937 год ознаменовался историческими трансарктическими перелетами В.П.Чкалова, а затем М.М.Громова из СССР через Северный полюс в Северную Америку. Состоялась первая в мире экспедиция по высадке тяжелых самолетов на Северном полюсе с созданием научной дрейфующей станции «Северный полюс» во главе с И.Д. Папаниным. С этого времени самолеты полярной авиации СССР стали регулярно совершать как научные, так и стратегические наблюдательные полеты, удаляясь от побережья на значительное расстояние. Авиация все чаще стала использовать

ся для связи с отдаленными северными районами и зимовками, доставляя грузы и пассажиров не только в короткий навигационный период, но и в течение всего года.

В начале 1930-х гг. на Севере базировались только отдельные самолеты, а к 1941 г. в распоряжении «Главсевморпути» имелась уже мощная по тем временам авиация по всему Крайнему Северу – от Архангельска до бухты Провидения. Самолеты могли летать до Владивостока. Более 200 самолетов с опытными экипажами полярных летчиков базировались в Москве, Красноярске, Тюмени, Игарке, Якутске, Тикси. Они летали по всему Северу до самого полюса, обеспечивали научные исследования, ледовую авиаразведку, проводку судов во льдах, а также транспортную связь с отдаленными северными пунктами. К 1941 г. в «Главсевморпути» имелись регулярно действовавшие авиалинии: Тюмень–Салехард, Красноярск–Диксон, Тикси–Анадырь. В Красноярске действовал авиаремонтный завод и школа полярных летчиков в Николаеве.

Строительство отечественных ледоколов и создание мощного ледокольного флота было отдельной страницей в освоении арктических пространств. В 1920-е – начале 1930-х гг. советский ледокольный флот состоял из ледоколов, построенных в дореволюционный период или купленных за границей. Легендарный «Ермак», построенный в 1899 г., хотя и служил долго (только в 1964 г был выведен из эксплуатации), но уже не удовлетворял возросшим потребностям морских перевозок и безнадежно устарел к началу деятельности «Главсевморпути». Поэтому ставилась задача создания более мощного ледокольного флота. Практически все советские ледоколы, в том числе и атомные, построенные уже в послевоенные годы, строились на Адмиралтейском заводе в Ленинграде.

В СССР строительство мощных морских ледоколов, способных покорять арктические льды, началось в 1936 г. с постройки ледокола «Сибирь» мощностью около 12 тыс л.с. С тех пор страна стала занимать ведущее место в мировом ледоколостроении. В начале 1950-х гг. СССР был лидером по производству мощных ледоколов (более 25 тыс л.с.) для проводки судов в арктических и в других замерзающих морях. Наиболее крупным достижением советского ледоколостроения явилась постройка в 1959 г. первого в мире ледокола с энергетической установкой на ядерном топливе – атомохода «Ленин».¹⁹

В 1938 г. развернулось строительство Мурманского судоремонтного завода. В «Комсомольской правде» и других центральных газетах было опубликовано обращение руководства «Главсевморпути» и ЦК ВЛКСМ о призыве комсомольцев и молодежи на строительство завода, которое нашло горячий отклик. На строительство было подано свыше 30 тыс заявлений из предполагавшихся 20. По воспоминаниям И.Д. Папанина, возглавлявшего в этот период «Главсевморпуть», завод строился с большим энтузиазмом и очень быстрыми темпами. В начале Великой Отечественной войны он работал уже в полную силу, производил ремонты всех ледоколов и транспортных судов СССР и су-

дов союзников, получивших во время конвоев повреждения от фашистских бомб и снарядов.²⁰

В 1930-е гг. деятельность «Главсевморпути» распространялась на огромной территории – от островов Шпицбергена и Новой Земли до Чукотки. Из года в год увеличивалось ее государственное финансирование. Если в 1933 г. его размер составлял 18 млн руб., то в 1937г. – 400. В итоге за пятилетие затраты государства на деятельность Главсевморпути составили 922 млн руб. Общая сумма капитальных вложений за пятилетие составила 465 млн руб., увеличившись с 26,4 млн руб. в 1933 г. до 164,5 млн руб. в 1937 г. Из них одна треть была направлена на развитие морского транспорта, в том числе на строительство ледокольного флота. Более одной пятой вложений пошло на создание полярной авиации. При этом оборудовались и пассажирские авиалинии Омск–Салехард, Красноярск–Игарка, Якутск–Тикси.²¹

Вместе с тем, необходимо отметить, что деятельность государства по изучению и освоению Арктики в 1930-е гг. была гораздо шире и объемней, чем просто деятельность «Главсевморпути». Усилиями многих других ведомств создавался новый облик Арктики, проводилось ее изучение: исследование особенностей климата, различных природных ресурсов, животного и растительного мира, активно пополнялись геологические знания. На Кольском полуострове были открыты запасы апатита – «камня плодородия», в бассейнах Ухты и Печоры обнаружены промышленные запасы нефти и каменного угля.

На Колыме и Индигирке советские геологи открыли новые месторождения золота, которые стали основой для создания здесь в 1930-е гг. крупных золотодобывающих предприятий. Надо отдать должное работе всех геологоразведочных служб и ведомств в Заполярье. Их работа была хорошо организована, она не прекратилась и в годы войны. Особенно по актуальным изысканиям, например, связанным с поисками местных видов топливных ресурсов. В 1941 г. начались разработки угля в бухте «Угольная» для снабжения порта Провидение. В 1943 г. освоено месторождение бурого угля в устье Сого, неподалеку от порта Тикси. В том же году был освоен угольный рудник на Нордвике. Здесь же была найдена каменная соль, которая добывалась и направлялась в рыбную промышленность, которая в годы войны значительно увеличила свое производство. Велись разведки на нефть. В бассейне Яны и в районе Певека добывалось олово и другие ценные ископаемые, которые вывозились Северным морским путем.

В 1930-е гг. в Арктике впервые в российской государственной практике стала разрабатываться военно-стратегическая программа, основным содержанием которой стало создание Северного военного морского флота. Его необходимость осознавалась российским правительством еще в конце XIX в., в годы Первой мировой войны, но проблема очень трудно решалась. Реальные действия были предприняты советским правительством с завершением строительства Беломоро-Балтийского канала, который соединил Белое и Балтий-

ское моря, дал выход из Балтики в Северный Ледовитый океан, а через речные системы стал возможным и выход в Черное и соответственно Средиземное море, что в военно-стратегическом отношении сразу же было оценено очень высоко.

По данным историка Ю.Н.Жукова, сразу же после пуска в эксплуатацию Беломоро-Балтийского канала летом 1933 г. советское правительство приняло решение о срочном возведении на реке Свирь, связывающей Ладожское озеро с Онежским, плотины для проводки судов с повышенной осадкой. Вскоре последовало решение комиссии обороны, подписанное К.Е.Ворошиловым, о переводе ряда военных судов из Балтийского моря в Белое и о базировании их в Мурманском порту. Вновь созданное объединение военно-морских сил было обозначено вначале Северной военной флотилией, позже через несколько лет стало основанием для создания Северного морского флота, который показал свою боеспособность в годы Великой Отечественной войны и в предвоенные годы мог охранять большую часть акватории Баренцева моря, подходы к Мурманскому побережью и горлу Белого моря.²²

В июле 1936 г. Политбюро ВКП(б) приняло особую программу крупного военно-морского судостроения, главным мероприятием которой рассматривалось строительство в Архангельске мощного военно-судостроительного завода. На верфях в устье Северной Двины предполагалось построить исключительно для Северного флота к 1 января 1942 г. два линкольна, один тяжелый и четыре легких крейсера, три лидера, шестнадцать эсминцев, четыре больших подводных лодки, двенадцать сторожевиков и девять быстроходных тральщиков. Помимо того, к 1947 г. Северный флот должен был получить еще три тяжелых и два легких крейсера, авианосец, четыре эсминца, двенадцать больших подводных лодок, шесть сторожевиков и один минный заградитель.²³

Однако эти намеченные долгосрочные планы с самого начала стали корректироваться. Завод строился медленнее, чем определено было сроками. Северный флот пополнялся по необходимости судами Балтийского, а иногда и просто транспортного или рыболовного флотов, которые в спешном порядке оборудовались под военные.

Но, тем не менее, в 1941 г. Северный морской флот уже имел свою главную базу Ваенга (ныне г.Североморск), а также базировался в Мурманске, Архангельске и др. портах Заполярья, состоял из отдельного дивизиона эскадренных миноносцев из восьми кораблей, имел бригаду подводных лодок (15 судов), соединение сторожевых кораблей, тральщиков, заградителей и сторожевых катеров охраны водного района главной базы флота. Военно-воздушные силы флота насчитывали 116 самолетов – бомбардировщиков, истребителей и разведчиков. Береговая и противовоздушная оборона состояла из нескольких десятков батарей калибром до 180 мм. Северный морской флот располагал базами, аэродромами и подразделениями береговой обороны во всех важнейших пунктах Заполярья, имел налаженную службу наблюдения и связи.²⁴

В 1939–1940 гг. Северный морской флот получил первое боевое крещение, участвуя в советско-финской войне. Военные события этого времени показали, что у СССР в Арктике существует океанический флот, способный отражать посягательства противника и обеспечивать оборону как акватории, так и островов и побережья.

Активная деятельность советского государства на Севере способствовала его социально-экономическому развитию. Уже в конце 1930-х гг. здесь появились «очаги» индустрии, которые зажигались, во-первых, в портовых городах, требовавших соответствующей промышленной инфраструктуры. Кроме того, возможность сбыта продукции диктовала строительство перерабатывающих предприятий: лесопильных и рыбоконсервных заводов, горнодобывающих и лесоперерабатывающих комбинатов. Во-вторых, открытие месторождений полезных ископаемых, представляющих ценность для народнохозяйственного комплекса СССР, так же могло быть основанием для рождения индустриального «очага». В этом отношении прекрасным примером является создание Норильского промышленного комплекса и города Норильска, которое началось в 1935 г. в связи с разработкой открытых на Таймыре месторождений полиметаллических руд.

Геологические изыскания в районе Норильска уже в конце 1920-х гг. подтверждали его большую промышленную значимость. Здесь крупные угольные месторождения, открытые в экспедициях 1922–1924 гг., соседствовали с месторождениями полиметаллических руд. Это делало район Норильска с промышленной точки зрения очень перспективным. С организацией Управления «Главсевморпуть» Норильская геологоразведочная экспедиция стала получать большую помощь и поддержку. В частности в навигацию 1933 г. в норильскую тундру Южно-Таймырской речной экспедицией были доставлены тракторы, тягачи, вездеходы. Это намного облегчило буровые работы и в целом геологоразведку. Например, за лето 1933 г. вездеходы уже смогли перевезти около трех тысяч тонн грузов и прошли около семи тысяч километров по северной части Таймырского полуострова, заменив работу 243 оленей и 442 собак.²⁵

К 1934 г. геологи, возглавляемые Н.Н. Урванцевым, произвели первый ориентировочный подсчет полезных ископаемых по месторождениям никеля, кобальта и угля, который был признан и утвержден Центральной комиссией по запасам полезных ископаемых СССР, а значит, попадал в перспективные народно-хозяйственные планы государства. Начальник «Главсевморпути» О.Ю. Шмидт, придавая решению Норильской проблемы большое значение, 17 апреля 1935 г. подготовил в ЦК ВКП(б) докладную записку, в которой писал, что Норильское месторождение по мощности запасов никеля и платины является столь же важным, как и Колыма для золотопромышленности, «с теми же преимуществами по насыщенности ценными металлами (никель, платина, кобальт, палладий) и такими же трудностями по их освоению».²⁶

О.Ю. Шмидт утверждал, что, несмотря на трудности северного освоения, для развития Норильского промышленного района есть целый ряд экономически благоприятных факторов, не говоря уже о политических. Здесь на небольшой площади сконцентрированы высококачественные руды полиметаллов, уголь, большое количество проточной пресной воды, стройматериалы (известь, песок, глина) и флюсы (кварцевые песчаники). Кроме того, природные условия месторождений и высокая концентрация в них нужных элементов дают возможность применять здесь самые эффективные методы и технологии разработок. Предлагалось начать сооружение горнометаллургического комбината в Норильске с весны 1936 г. в три очереди с окончанием в 1940 г. Предложения начальника «Главсевморпути» были приняты. Вскоре последовало решение правительства о начале строительства в Норильске.²⁷

Важное место для развития народнохозяйственного комплекса СССР в 1930-е гг. было развитие золотодобывающей промышленности на азиатском Севере. Вначале ведущая роль принадлежала золотым приискам Якутии, затем золотоносные месторождения стали разрабатываться в Колымо-Индигирском районе. Здесь в 1928–1934 гг. работало около 75 геологических экспедиций и партий, которыми было выявлено свыше 200 золотоносных ключей и речек, до 20 крупных месторождений золота и олова, а также угля и других полезных ископаемых. Первенцами золотодобывающей промышленности на Колыме стали построенные к 1937 г. рудник «Кинжал» и Утинская опытная обогатительная фабрика. В 1940 г. в бассейне Колымы было добыто 80 т химически чистого золота, удельный вес его в общей золотодобыче СССР составил 46,3 %. Колыма уверенно вошла в число крупнейших золотодобывающих районов не только страны, но и мира. Общая добыча золота на Северо-Востоке СССР за 1932–1940 гг. составила 314, 2 т.²⁸

Значительное развитие получила угольная промышленность. Кроме разработок угля на Таймыре крупные угледобывающие предприятия были созданы в Печорском бассейне, более мелкие на Лене и Колыме. Шахты Шпицбергена обеспечивали не только морской флот, но и города Мурманск и Архангельск. Шпицбергенский уголь использовался на Новой Земле и даже в порту Диксон.

В крупный индустриальный район в годы первых пятилеток превратился Европейский Север. Здесь стали развиваться такие новые отрасли промышленности, как целлюлозно-бумажная, картонная, фанерная, мебельная, лесохимическая, лесные и рыбные промыслы получили новые импульсы развития. Только на Кольском полуострове за 1926–1937 гг. было построено 39 предприятий, в том числе горно-химический трест «Апатит», Мурманский рыбокомбинат, Нивская и Нижне-Тулумская гидроэлектростанции. В 1939 г. вступило в строй действующих крупное предприятие союзного значения «Североникель», которое стало раньше Норильского комбината обеспечивать страну никелем, кобальтом, медью и другими цветными металлами. Европейский Север являлся главным лесоэкспортным районом СССР в предвоенные годы.²⁹

Эффективность северной политики советского правительства была доказана в годы Великой Отечественной войны, когда промышленные предприятия, построенные в предвоенные годы, смогли внести весомый вклад в победу над врагом, а Северный морской путь, как транспортная магистраль, стал еще более востребованным, чем в мирное время.

Военным силам в Заполярье в 1943–1944 гг. приходилось бороться с нападением подводных лодок и самолетов на транспортные суда. Однако общий ход навигаций не прекращался. Кроме того, грузопоток по Северному морскому пути продолжал расти. За военные годы перевозки через арктические моря увеличились более чем в два раза, а перевозки в Якутию морем в 7–10 раз. Металлургическая промышленность в Норильске, золотые прииски и оловянные рудники на Колыме, полярные научно-исследовательские и метеорологические станции, а также население Арктики снабжались всем необходимым бесперебойно.³⁰

Государственная политика, заложившая основы социально-экономического и политического развития северных районов СССР и Северного морского пути, имела свое продолжение и в послевоенные годы, когда уже в мирных условиях были продолжены все начинания предвоенного периода. Развитие промышленных районов, золотых приисков и рудников в северных районах требовало значительного увеличения завоза грузов. Одновременно возрастала потребность страны в продукции, производимой на Севере, вывозе на экспорт сибирского леса, обслуживании быстрого развития островного хозяйства, которое после войны составляло основу материально-технического обеспечения здесь многочисленных научно-исследовательских и метеорологических станций и экспедиций, в задачу которых входило составление достоверных погодных и ледовых прогнозов в Арктике.

Начиная с 1948 г. эпизодически, а с 1954 г. систематически в Арктике стали проводиться в крупных масштабах воздушные научно-исследовательские экспедиции «Север». С 1954 г. в Северном Ледовитом океане в круглогодичном режиме дрейфовали одновременно по две–три научно-исследовательских станции «Северный полюс», наблюдения которых использовались в метеорологическом прогнозировании не только для Арктики, но и для всей территории СССР. Научные исследования все в большей степени обеспечивались приборами, различными техническими средствами. В составе экспедиций находились ученые самых различных специальностей, а также радисты, инженеры, участвовали не только транспортные суда, но и мощные линейные ледоколы, самолеты ледовой авиаразведки и т.д.

К научно-исследовательским работам в послевоенный период кроме Арктического института, находящегося в ведении «Главсевморпути», подключились организации, созданные в годы войны в Красноярске, Новосибирске, Тюмени. В заполярных районах работали экспедиции Западно-Сибирского филиала Академии наук СССР, организованном в Новосибирске в 1943 г. С 1947 г.

сразу же стал работать по изучению производительных сил региона Якутский филиал Академии наук. Главное внимание уделялось геологоразведке. Восстанавливающейся после войны промышленности требовались новые минеральные и топливные ресурсы, которые, как показывали предшествующие геологические изыскания, вполне могли находиться на Севере и в большом количестве.

В Ленинграде после войны был образован Институт геологии Арктики, который специализировался на геологической разведке нефти, угля, золота, руд различных металлов. В результате высокоширотных воздушных экспедиций конца 1940-х—начала 1950-х гг. были открыты подводные хребты им. Ломоносова, Менделеева, Геккеля. Рельеф дна Арктического бассейна вопреки сложившимся представлениям предстал в виде сложных горных систем с глубоководными котловинами и впадинами. Эти открытия были признаны мировой научной общественностью крупнейшими географическими открытиями XX в. Благодаря им стали понятны законы движения водных масс и дрейфующих льдов Северного Ледовитого океана. Изменение представлений о структуре его ложа позволили геологам высказать предположения, что ценные полезные ископаемые могут находиться не только на его побережье, но и на дне.³¹

Руководство «Главсевморпути» в послевоенные годы продолжало ставить перед правительством вопросы, важные для освоения Арктики, в том числе связанные с необходимостью строительства более мощных ледоколов, транспортных судов, обладающих более прочными корпусами и мощными машинными установками, с созданием в Арктике постоянных современных аэродромов с твердым покрытием, способных круглый год принимать тяжелые пассажирские и грузовые самолеты. В начале 1950-х гг. в составе Управления «Главсевморпуть» был организован Спецстрой, на который было возложено проектирование и строительство аэродромов. В результате уже к концу 1950-х гг. полярная авиация, которая ранее занималась в основном ледовой разведкой и лишь эпизодически перевозила пассажиров, стала активнее обеспечивать пассажиропотоки в Арктике. В последние годы деятельности «Главсевморпути» в начале 1960-х гг. полярной авиацией перевозилось до 100 тыс человек ежегодно и по 3–5 тыс т грузов. Спецстрой «Главсевморпути» построил множество аэродромов в Заполярье, в том числе аэродром с бетонным покрытием для г. Норильска.

В 1947 г. перед руководством «Главсевморпути», пожалуй, впервые за всю историю освоения Арктики, советским правительством была поставлена задача значительного усиления социального строительства на Севере. Партия и правительство СССР приняли ряд решений о необходимости создания здесь постоянных благоустроенных поселений с целью закрепления населения и стабильных кадров. К этому времени уже были разработаны в практике строительства методы сооружения зданий на вечной мерзлоте, получены особые теплоемкие строительные материалы. Однако реализовываться эти наме-

рения стали несколько позже в 1950–1960-е гг. С 1965 г. в Арктике стало осуществляться жилищное и иное непроизводственное строительство типовых четырех–пятиэтажных домов с улучшенной планировкой квартир на сваях с прудовым цоколем.

Рост напряженности в мире, начало холодной войны, образование блока НАТО не могли способствовать спокойной и мирной жизни в Советской Арктике. По всем видимым и невидимым причинам она рассматривалась как важный военно-стратегический объект. События прошедшей войны показали, что роль полярного бассейна в глобальных масштабах очень велика и с большой долей вероятности он и впредь может стать зоной боевых действий. А для дипломатии он уже стал таковым. Поэтому государственная политика СССР в Арктике в послевоенный период в основном учитывала данные реалии.

Главным конкурентом СССР в Арктике и в мире становятся США, которые развернули большую деятельность по усилению и усовершенствованию своего военно-политического потенциала, направленного в первую очередь против СССР. Большие капитальные вложения были сделаны Америкой на Аляске. Здесь еще в 1930-е годы развернулись военные приготовления якобы против агрессивных действий Японии. Вхождение США в войну с Японией в декабре 1941 г. дало толчок к стремительному строительству военно-морских и военно-воздушных баз, к сооружению Аляскинского шоссе, соединяющего штат с освоеными районами Канады и США, к созданию транспортной, энергетической и другой инфраструктуры, к расширению разнообразных исследований территории. Всего в 1941–1945 гг. на обустройство Аляски было затрачено свыше 1,25 млрд долларов. Здесь были размещены до 150 тыс солдат и офицеров.³²

В послевоенные годы военное строительство не сократилось. Продолжалось очень активное строительство дорог, самых современных аэродромов, реализовывались различные инициативы экономического порядка. США продолжили начатые в годы войны полярные плаванья как в восточной зоне Арктики у берегов Аляски, так и на западе от Гудзонова залива в Атлантику по Северо-Западному проходу.

В рамках деятельности НАТО проявляли свою активность в Арктике и другие страны, такие как Англия, Норвегия, Дания и др. Они в секретном режиме создавали по всему северному периметру границ СССР свои военные базы, которые в условиях развития военной авиации и появления атомного оружия делали уязвимой практически всю территорию СССР.

Советское правительство было вынуждено адекватно реагировать на данные вызовы. С одной стороны, продолжать политику в плане регионального развития и его совершенствования, а с другой стороны, невозможно было уйти от реальности и не создавать в Арктике зоны военно-стратегического назначения. Трудно сказать, в какой степени соблюдался этот баланс целей и интересов, но ясно одно, что в государственной политике послевоенного времени

они были очень тесно взаимосвязаны и не могли рассматриваться и решаться одно без другого.

В разработку концепции социально-экономического освоения Севера СССР в 1950–1960-е гг. внесла существенный вклад Межведомственная комиссия по проблемам Севера при Совете по изучению производительных сил Госплана СССР. Она была создана в 1954 г. с целью поиска наиболее эффективных путей использования природных ресурсов северных территорий в развитии народно-хозяйственного комплекса страны. Комиссия должна была предложить государственному управлению научно выверенные рекомендации о том, какими путями и методами осваивать северные районы, чтобы они могли не только представлять необходимые народному хозяйству ресурсы, но и быть самодостаточными территориями, активно участвующими в жизни страны.

В работе данного государственного научно-организационного учреждения принимали участие крупнейшие ученые, сотни научно-исследовательских и проектных учреждений СССР. Они разрабатывали сразу несколько направлений, среди которых главным по-прежнему оставалось изучение природных ресурсов и возможностей экономического развития северных территорий. Кроме того, важное место стали занимать социальные и экологические проблемы. Ученые и инженеры, независимо друг от друга, приходили к выводу, что любые разработки для северных районов должны иметь комплексный характер. Без учета особенностей развития Севера, связанных с его отдаленностью от промышленных и научных центров, исключительной ранимостью его природы, невозможно было вести здесь транспортное строительство, разработку особых видов техники и механизмов. Последние должны иметь не только высокую мощность и грузоподъемность, но и такую конструкцию, которая бы позволяла минимально нарушать растительный и почвенный покровы тундры, не обнажать ледяные линзы вечной мерзлоты, от состояния которой зависит водный, почвенный и в целом климатический режим северных территорий. Машины и механизмы должны не только эффективно работать в условиях низких температур, но и защищать людей от неблагоприятного воздействия природной среды, в тоже время не нарушая ее равновесия.

В этот период активное участие в разработке техники для северных районов принимал академик Лаврентьев М.А. Он, будучи руководителем Сибирского Отделения Академии наук СССР, всячески поддерживал комплексный подход к разработке техники для Севера, работал в тесном содружестве с учеными различных направлений. По его рекомендации уже в планах на 1971–1975 гг. появились конкретные пункты по производству целого ряда строительных механизмов и транспортных средств в «северном исполнении».³³

Пожалуй, впервые за всю историю освоения российского Севера в рамках деятельности Межведомственной комиссии при Госплане СССР был выполнен огромный пласт работ, связанных с поисками возможностей для здорового и комфортного проживания человека на Севере. Специалистами

ВАСХНИЛ с учетом природно-географического районирования северных территорий предлагались различные варианты развития сельскохозяйственных и промысловых производств. Ученые считали, что для повышения уровня жизни и здоровья человека на Севере необходимо производство жизненно важных продуктов питания на месте, особенно малотранспортабельных и в тоже время представляющих высокую биологическую ценность, например таких, как молоко, свежее мясо, яйца, картофель, овощи и пр. Местное производство продовольствия рассматривалось как важный фактор приживаемости населения на Севере и повышения производительности его труда.

Медики, биологи, социологи, психологи и другие специалисты изучали возможности акклиматизации и плодотворной жизни людей в северных условиях. Ученые предлагали различные варианты лечебных и профилактических мероприятий для северян, в том числе разработку так называемых «зональных карт акклиматизации», которые должны составляться для населения конкретных северных территорий и соответственно обеспечиваться государственными учреждениями и ресурсами.

Ученые различных направлений однозначно приходили к выводу, что осваивать Север нельзя без учета интересов человека. На Севере необходимо создавать не только совершенные в техническом и технологическом отношении производства, но и строить комфортные для проживания города и рабочие поселки. Если рассчитывать в освоении ресурсов северных районов на постоянное и стабильное население, то необходимо и создавать для него хорошие условия жизни и труда. Кроме того, не перенаселять северные районы. Средствами государственной миграционной политики привлекать сюда только высококвалифицированные кадры и обеспечивать их комфортное проживание.

Эти выводы, как результат деятельности советских ученых по проблемам Севера, прозвучали на расширенном Пленуме Межведомственной комиссии в декабре 1969 г., посвященном пятнадцатилетию ее деятельности, на котором председатель комиссии доктор экономических наук, Славин С.В., участвовавший в разработке проектов освоения советского Севера еще в годы первых пятилеток, сказал, что в настоящее время основным путем повышения экономической эффективности развития и размещения производительных сил зоны Севера СССР может быть только интерес к человеку труда, для которого и должна проводиться вся государственная политика на Севере. Масштабы освоения северных территорий должны соизмеряться не только со всемерным использованием здесь достижений научно-технического прогресса, но и с последовательной социальной политикой, в основе которой должно находиться стремление не столько к росту количественных показателей по заселению Севера, сколько качественных, связанных с тем, какие работники будут здесь жить, насколько производительны будут они работать.

Для районов Севера данное заключение имело особую значимость, так как к этому времени уже существовали расчеты, что непроизводительный труд на

Севере невыгоден. Он значительно повышает затраты в индустриальном строительстве, хотя бы уже потому, что здесь нужно платить более высокую заработную плату, а обустройство привлеченных работников и их семей в 2–4 раза превышает данные в среднем по стране. Поэтому делался вывод, что уровень механизации и автоматизации производственных процессов в северных районах должен быть намного выше, чем в целом по стране. Чем отдаленнее район и более суровы его природные условия, тем выше должен быть уровень механизации и автоматизации производственных процессов. Большой эффект может дать широкое использование совмещения профессий и другие подобные меры, позволяющие повысить производительность труда за счет высокой квалификации работающих и полной загрузки их рабочего времени.

В решении расширенного пленума Межведомственной комиссии по проблемам Севера при Совете по изучению производительных сил Госплана СССР относительно решения кадровых проблем говорилось, что в стране назрела необходимость их государственного решения, которое должно иметь комплексный характер и исходить не только из политики привлечения населения в северные районы, но и закрепления его здесь на относительно длительный период. Поэтому разрабатывалась особая система льгот и поощрений для желающих переселиться в северные районы, а также проводились специальные подготовительные и информационные мероприятия. Предлагалось организовать подготовку инженерно-технических специалистов различных профилей в учебных заведениях для их работы на Севере.

Решения Межведомственной комиссии, переданные в органы высшего государственного управления, сконцентрировали мнение ученых на предмет, какой должна быть кадровая политика на Севере. Однако, как показала в дальнейшем жизненная практика, реализовать научным путем разработанные проекты, оказалось не просто. Несмотря на то, что кадровые вопросы предприятий и строек районов нового промышленного освоения Сибири, в том числе и северных, с этого времени постоянно рассматривались, как самые актуальные, на съездах КПСС и пленумах ЦК, в Совете Министров СССР, в Госплане, решались они недостаточно оперативно и последовательно.

С началом каждого конкретного строительства ответственные министерства и ведомства занимались в первую очередь производственными проблемами, социальные оставляя на потом. На всех уровнях проявлялась «технократическая идеология», когда выполнение производственных заданий было на первом плане. Так думали и считали не только руководители, но и сами работники. Многие из них были морально готовы к различным трудностям и испытаниям, а пренебрежение социальными нуждами со стороны руководства оценивали, как обычное явление, немало не задумываясь о тех значительных прямых и косвенных потерях, которые несло государство в результате такой противоречивой политики.

Вместе с тем, решение кадровых проблем в северных районах Сибири в рассматриваемый нами период происходило на совершенно иной основе, чем ранее. Привлечение работников на стройки и предприятия в малонаселенные районы стало происходить добровольно, на основе материального и морально-психологического стимулирования. В СССР была разработана для работающих на Севере особая система дополнительных льгот и выплат из фондов общественного потребления, коэффициентов к заработной плате. Сама работа в районах нового индустриального освоения оценивалась как престижная и очень значимая для государства.

Вторая половина XX столетия ознаменовалась все в большей степени увеличивавшимся социально-экономическим ростом арктических районов СССР, повышением их значимости, как в народнохозяйственной практике, так и в принятии политических решений. Все больший экономический вес приобретала Азиатская часть российской Арктики. Здесь активно разрабатывались месторождения наиболее ценных видов полезных ископаемых: золота, алмазов, олова и др. За полярным кругом развивался центр горнорудных разработок и цветной металлургии Норильск. Южнее строились мощнейшие ГЭС Братская и Усть-Илимская, которые составили энергетическую основу формирования основу Братско-Усть-Илимского ТПК, состоящего из очень крупных энергоемких производств. В 1950–1960-е гг. развернувшееся изучение природных ресурсов на Севере Западной Сибири привело к открытию обширной нефтегазовой провинции, послужившей основой формирования здесь новой нефтегазодобывающей базы страны, которая к 1980 г. поставляла примерно половину добычи нефти в СССР и 1/3 природного газа.

Развитие северных районов СССР получало все большее внимание в государственной политике по мере увеличения потребностей народнохозяйственного комплекса страны в сырьевых и энергетических ресурсах. Кроме того, продукция, полученная на Севере, составляла основу для экспортных операций страны. Если за период до 1960 г. в хозяйство Севера было вложено немногим более 14 млрд руб., то за период 1960–1980 гг. – свыше 100 млрд руб. Промышленность, и в первую очередь отрасли специализации экономики Севера, развивались более быстрыми темпами, чем союзные и республиканские. В результате росла доля и значимость северных районов в промышленном производстве страны. Рост валовой продукции промышленности Севера наиболее нагляден по национальным республикам и округам. Так, в Якутской АССР она за двадцатилетие увеличилась в 4,1 раза, в Коми АССР – в 2,7, в Карельской АССР – в 1,8, Ханты-Мансийском автономном округе – в 36,8, в Ямало-Ненецком – в 27, 4, в Эвенкийском – в 9,7 раза.³⁴

В последние десятилетия советского периода основу стратегического социально-экономического планирования в СССР составляло стремление к разработке и реализации целевых программ, направленных на создание территориально-производственных комплексов, в том числе и в арктическом регионе.

В творческих лабораториях Института экономики и организации промышленного производства СО РАН (ИЭиОПП СО РАН) разрабатывались конкретные проекты таких объединений в Западно-Сибирском нефтегазовом районе, в Якутии, в зоне БАМ. Территориально-производственные комплексы в системе экономического управления СССР рассматривались в самом широком смысле данного понятия, которое охватывало одновременно производственное, социальное и экологическое развитие конкретных территорий.

В 1980 г. директор ИЭиОПП СО РАН академик Аганбегян А.Г. возглавил экономическую экспедицию в Арктику, которая на судах по морям Северного Ледовитого океана, на вертолетах и вездеходах наездила более 18 тыс. км, побывала в городах и экспедициях, на предприятиях и стройках, в партиях геологов и метеорологических пунктах и пришла к выводу, что стратегия «очагового» развития Севера СССР, характерная для предыдущего исторического периода, вполне может быть заменена иным подходом, который обеспечит более масштабное и комплексное развитие северных территорий, охватывающее не только сферу производства и освоения каких-то конкретных природных ресурсов, а в целом жизнедеятельность человека на Севере. Научные и технико-экономические возможности государства в 1980-е гг. по мнению участников экспедиции уже могли позволить обеспечение полноценной жизни северян как постоянно живущих за Полярным кругом, так и прибывающих по договорам на временные работы. При должной организации со стороны государственного управления деятельности многочисленных ведомств, участвующих в хозяйственном освоении арктических районов, вполне можно решить социальные и экологические вопросы без ущерба для наращивания производства.

Участниками экспедиции на основе сложных расчетов, сделанных в результате исследования конкретных ситуаций, было высказано мнение, что в экономическом смысле добыча природных ископаемых на Севере с каждым годом может становиться все более рентабельной. Это связано с тем, что происходит истощение запасов, находящихся в более южных районах, развивается техническое оснащение добычи. Большие резервы таит в себе транспортное обеспечение на Крайнем Севере, на долю которого приходится 60–80 % всех затрат. Снижение этих затрат можно обеспечить решением вопроса круглогодичного плавания по Северному морскому пути за счет создания мощного ледокольного флота, а также строительством железнодорожных, автомобильных и трубопроводных путей.³⁵

Экспедиция сделала предложения в Госплан о формировании в Арктике в перспективе целого ряда территориально-производственных комплексов и промышленных узлов, объединенных крупной региональной программой национального значения. Отмечалось, что основа комплексного развития в Арктике уже заложена. Например, в Европейской части страны складывается Мурманский ТПК, разрабатывается проект Тимано-Печорского. Крупным территориально-производственным образованием арктической зоны считает-

ся Северо-Обской ТПК – главная газодобывающая база страны. Границы его со временем будут расширяться от Уральских гор до Енисея. Крупнейшим территориально-производственным объединением является Северо-Енисейский ТПК с центром в г. Норильске. Со временем по определению участников экспедиции он может слиться с севером Якутии, где до 2000 г. предполагается дальнейшее развитие алмазодобывающей и золотосурьмяной промышленности, оловородного горно-обогачительного комбината.³⁶

Крупным опорным пунктом на северо-восточном побережье СССР участники экспедиции предлагали сделать порт Тикси в устье Лены, значение которого может резко возрасти после прихода в Якутск железной дороги. Благодаря переходу к круглогодичной навигации по Северному морскому пути и наличию до Дудинки глубоководного пути, строительство предприятий в этих районах может быть организовано путем монтажа крупноблочных конструкций, производимых дешевым способом в обжитых районах страны и доставляемых на судах. Северо-Енисейский ТПК к 2000 г., предполагалось, должен охватить своей хозяйственной деятельностью огромную территорию, простирающуюся от Туруханска на юге до мыса Челюскин и архипелага Северная Земля на севере, от Мессояхи на западе до Хатанги на востоке.

Проект комплексного развития советской Арктики, разработанный под руководством академика Аганбегяна А.Г., включал одновременно решение проблем пропорционального развития производственной и социальной инфраструктур, безопасности человеческого вмешательства в природную среду и т. д. Теоретически он был оценен очень высоко, но на практике не был реализован. Государственная политика в Арктике по-прежнему основывалась на преобладании производственных приоритетов. Главное внимание участников хозяйственной деятельности сосредотачивалось на росте производственных показателей, который сопровождался не всегда выгодным и рациональным экспортом сырых продуктов. За счет углеводородов, добытых в арктических районах, в 1980-е гг. решались вопросы элементарного обеспечения населения СССР продовольствием, одеждой, обувью и другими бытовыми товарами, которые в принципе могли быть произведены в стране. По-видимому, проект экономистов в тот период несколько опережал свое время.

В постсоветский период Арктика сразу же стала предметом дележа. Новоявленные отечественные и иностранные предприниматели активно стремились получить куски от советского пирога. В результате при поддержке заинтересованных лиц в государственном управлении акционировались, а затем расчленились и приватизировались Норильский горно-металлургический комбинат, наследство советских нефтяных и газовых главков на севере Западной Сибири, добыча якутских алмазов и др. В 1990-е гг. государство практически отказалось от решения социальных и экологических проблем на северных территориях, оставив население городов и рабочих поселков без поддержки, которая в течение многих лет, связанных с реализацией советских осво-

енческих программ на северных территориях, являлась гарантией их социального и экономического развития.

Кроме внутренних проблем ослабление государственного влияния России в Арктике в 1990-е гг. породило и внешние. Многие мировые державы и не только приарктические стали претендовать на бывшие советские территории, добиваться изменения сложившихся границ и взаимоотношений в Арктике, расширять там свое экономическое и политическое присутствие, стремиться к интернационализации Северного морского пути и т.д. Особенно старались потеснить Россию в арктическом регионе страны НАТО. Они откровенно наращивали здесь свой военный и стратегический потенциал, рассматривали возможности создания баз, внедрения патрульных кораблей и целых авианосных комплексов, оснащенных специальными разведывательными самолетами и новейшими радиотехническими средствами.

Россия должна была адекватно реагировать на ситуацию и усиливать свои позиции в Арктике. Но лишь в 2000-е гг. в ее политике в Арктике стали происходить реальные качественные трансформации. По мнению исследователя А.В. Артеева они постепенно касались не только попыток по восстановлению стратегических позиций Российской Федерации в регионе, но и социально-экономического развития северных территорий. Государство усилило свою нормотворческую деятельность, активно разрабатывая специальные законодательные акты для решения самых различных арктических проблем. Вместе с тем в целом арктический регион России пока еще не стал предметом повышенного внимания в государственной политике, хотя особенности его геополитического положения и исторического развития этого требуют.³⁷

Тем не менее, можно заключить, что российское государственное управление стремится восстановить свое былое влияние в Арктике, подтвердить право России, как на акваторию, так и на сушу макрорегиона, на приоритетное использование Северного морского пути, пролегающего вдоль российского побережья. В 2008 г. Президентом Российской Федерации Д.А. Медведевым был рассмотрен и утвержден стратегический документ «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», где северные территории страны обозначены как стратегический резерв не только для настоящего, но и будущего развития российской государственности. Национальными интересами России в Арктике обозначено стремление сохранить ее в качестве зоны мира и сотрудничества и в то же время стратегической ресурсной базы страны, обеспечивающей ее социально-экономическое развитие на длительную перспективу. Северный морской путь предполагается использовать в качестве «национальной транспортной коммуникации». С одной стороны, как необходимое условие для развития российской экономики, в том числе и арктических и субарктических регионов, а с другой – для международного трансокеанического транзита.³⁸

Национальные стратегические приоритеты были подтверждены и в другом важном государственном документе, принятом правительством России в августе 2010 г. в «Стратегии социально-экономического развития Сибири до 2020 г.». В нем в ближайшем десятилетии предполагается осуществление планов по интенсивной геологоразведке, освоению новых месторождений полезных ископаемых, восстановлению и развитию Северного морского пути, сохранению уникальной природной среды и культуры всех этносов, проживающих в Арктике с условием повышения их качества жизни. В документе отмечается, что сибирская часть Арктики в первой половине XXI в. будет занимать одну из ключевых позиций в обеспечении национальной и ресурсной безопасности Российской Федерации, в поддержании конкурентных преимуществ страны на мировых рынках и в наращивании экономического потенциала в целом.³⁹

Можно сказать, что в российской государственной политике последнего десятилетия обозначились амбициозные планы восстановления арктических позиций, в которые вошли многие идеи и разработки советского периода, подтверждающие необходимость комплексного развития арктических территорий как интегрированной части России в процессе реализации крупных государственных мероприятий. Например, планируется сформулировать и реализовать комплекс мер для экономического стимулирования формирования и воспроизводства трудовых ресурсов для реализации новых арктических проектов. Предполагается, что освоение новых территорий Арктики и Северного морского пути должно быть важнейшей государственной задачей, согласованной с программами социально-экономического развития всех субъектов Российской Федерации, особенно тех, которые расположены в относительной близости к Арктике, в так называемом северном поясе социально-экономического развития страны. Хочется надеяться, что эти намерения российского правительства осуществляются. По крайней мере, оно по-прежнему декларирует важность социального и экономического развития восточных и северных регионов страны и это постоянно подтверждают различные высказывания первых лиц государства.

Таким образом, в итоге можно заключить, что в течение столетий пребывания Российского государства в Арктике его отношение к ней сильно трансформировалось: от относительно пассивного и потребительского к активно созидательному. В панораме веков арктические территории представляли все большую ценность для государственного развития. Особенно ярко это проявилось в последнее столетие. Научно-технические возможности позволили людям активнее внедряться в высокоширотные районы Земли, изучать их и использовать в различных сферах своей деятельности. Россиянам в Арктике приходится действовать в условиях жесткой конкуренции. Поэтому нет альтернативы в государственной политике развития арктического региона, который представляет часть России как северной страны и определяет ее национальную безопасность.

Примечания:

- ¹ См. подробнее: Ширина Д.А. Начало научного исследования Арктики в трудах М.В. Ломоносова. // Гуманитарные науки в Сибири. 2012. № 1. С. 7–11.
- ² Витте С.Ю. Избранные воспоминания. 1849–1911. Т.1. М. 1997. С. 311–315.
- ³ Менделеев Д.И. Избранные труды. М. 2010. С. 478.
- ⁴ Там же. С. 223.
- ⁵ Визе В.Ю. Северный морской путь. М–Л. 1940. С. 46–47.
- ⁶ Летопись Севера. Т.1. М–Л.1949. С. 166.
- ⁷ Собрание законов СССР. 1926. №32. Ст.203.
- ⁸ План ГОЭЛРО. М. 1955. С. 220–242.
- ⁹ Арикайнен А.И. Транспортная артерия Советской Арктики. М. 1984. С. 69–70.
- ¹⁰ Там же. С. 71.
- ¹¹ Сибирская советская энциклопедия. Т.4. Новосибирск. 1934. С. 811.
- ¹² Широков А.И. Дальстрой как институт колонизации северо-востока России в 1930–1950-х гг. // Гуманитарные науки в Сибири. 2008. № 2. С. 92.
- ¹³ См: Труды первой всесоюзной конференции по размещению производительных сил Союза ССР. Т.VIII. Проблемы Севера. М.1933. С. 7.
- ¹⁴ Второй пятилетний план развития народного хозяйства СССР. Т.II. План развития районов. М.1934. С. 252–254.
- ¹⁵ См: Летопись Севера. Т.7. М.1975. С. 9.
- ¹⁶ Летопись Севера. Т.11. М. 1985. С. 10–11.
- ¹⁷ См: Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам (1917–1967). Т.2. 1933–1940. М. 1967. С. 481–486.
- ¹⁸ Летопись Севера. Т.11. С. 13.
- ¹⁹ Каштелян В.И. и др. Ледоколы. Ленинград. 1972. С. 9–11.
- ²⁰ Летопись Севера. Т.11. С. 16.
- ²¹ Летопись Севера. Т. 7. М. 1975. С. 16.
- ²² Жуков Ю.Н. Сталин: Арктический шит. М. 2008. С. 320–321.
- ²³ Там же. С. 352.
- ²⁴ Козлов И.А. Шломин В.С. Краснознаменный Северный флот. М. 1983. С. 84–85.
- ²⁵ Щеглов С. Бондарев А. Город Норильск. Красноярск. 1958. С. 18.
- ²⁶ Цит. по: Белов М.И. Научное и хозяйственное освоение Советского Союза. 1933–1945. Ленинград.1969. С. 62–63.
- ²⁷ Там же. С. 63.
- ²⁸ Колымский гуманитарный альманах. Выпуск. 1. Магадан. 2006. С. 86.
- ²⁹ Киселев А.А. Родное Заполярье. Мурманск. 1974. С. 305.
- ³⁰ Летопись Севера. Т. 11. С. 21.
- ³¹ Там же. С. 64–65.
- ³² Агранат Г.А. Возможности и реальности освоения Севера: глобальные уроки. М. 1992. С. 153.

³³ Здесь и далее о работе Межведомственной комиссии см: Проблемы Севера. Выпуск. 16. Вопросы повышения эффективности развития производительных сил районов Севера СССР. М. 1972.

³⁴ Летопись Севера. Т.11. С. 103.

³⁵ Аганбегян А.Г. Освоение природных богатств Арктической зоны СССР. // Известия СО АН СССР. Серия истории, филологии и философии. Вып. 2. 1984. №9. С. 9–10.

³⁶ Там же. С. 12–13.

³⁷ Артеев А.В. Нормотворческая деятельность российского государственного управления как инструмент оценки политических решений в Арктическом регионе. // Гуманитарные науки в Сибири. 2012. №1. С. 33–40.

³⁸ См. подробнее: Изучение и освоение Арктической зоны России в XVIII–начале XXI вв. Сборник документов и материалов. Новосибирск. 2011. С. 291–299.

³⁹ Там же. С. 301–310.