

УДК [332.14+338.532.61](985)(045)

Российская региональная политика в Арктике в XX–XXI вв.: проблемы стратегической преемственности



© **Тимошенко** Альбина Ивановна, старший научный сотрудник сектора социально-экономической истории Института истории СО РАН (г. Новосибирск), кандидат исторических наук. *Приоритетные темы исследований:* социально-экономическая история Сибири, в том числе и арктических территорий, государственная региональная политика. Контактные телефоны: 8-383-333-81-80, 8-913-772-54-60. E-mail: timoshenkoai@ngs.ru.

В докладе рассматриваются проблемы преемственности в государственной политике России по отношению к Арктике и Северному морскому пути. Прослеживаются основные стратегические направления государственных интересов на северных территориях в XX в. и выход их в XXI в., связанный с необходимостью сохранения за Российской Федерацией статуса крупной арктической державы. В региональной политике России независимо от смены политических режимов оставался однозначный подход к сохранению своего влияния в Арктике.

Ключевые слова: Россия, Арктика, политика, стратегия, государственные интересы.

The Russian region policy in the Arctic in the XX–XXI centuries: problems of strategic continuity

© **Timoshenko** Albina, senior scientific worker of sector social-economic history of the Institute of History SB RAS (Novosibirsk), Ph. D. in History. *Priority research topics:* social and economic history of Siberia, including the Arctic territories, government regional policy. Contact phone: 8-383-333-81-80, 8-913-772-54-60. E-mail address: timoshenkoai@ngs.ru.

Abstract

The report considers problems of continuity in the Russian state's policy towards the Arctic region and the Northern Sea Route. Traced the main strategic directions of the state interests in the northern territories in the twentieth century and expansion them to XXI century, associated with the preservation of the Russian Federation the status of a major Arctic power. In the regional Arctic policy is permanent, regardless of changing political regimes.

Keywords: Russia, Arctic, policy, strategy, state interests.

После распада Советского Союза Россия ещё в большей степени стала северной страной. По разным подсчетам зона Арктики, включая континентальный шельф, составляет не менее 5 млн кв. км. Протяжённость арктических пространств по широте Северного полярного круга измеряется в 7250 км, побережья окраинных морей российского сектора Ледовитого океана и Берингова моря составляют 10400 км, или 68% протяжённости всех окраинных морей Рос-

сии. Территориальное богатство дополняется обилием других природных ресурсов, среди которых водные, энергетические, минерально-сырьевые. Изыскания геологов за последнее столетие обнаружили в Арктике практически все элементы из таблицы Менделеева, а месторождения нефти и газа только северных районов Западной Сибири содержат значительную часть мировых запасов углеводородов. Арктические районы России, несмотря на суровые природно-климатические условия для жизни людей, веками обживались россиянами и отличались особой значимостью для Российского государства.

К концу XIX в. с увеличением научных и технических возможностей многие страны, в том числе и не только приарктические, стали активно претендовать на северные пространства. Они, в условиях дележа мира на зоны влияния, рассматривали континентальную часть Арктики и моря Северного Ледовитого океана как важные в военно-стратегическом, экономическом и транспортном отношении объекты. Иностранцы торговцы и предприниматели, пользуясь не чётко 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 частыми гостями были шведы, англичане, норвежцы, на восточных рубежах – американцы и японцы.

Российское правительство в этот период пока не планировало значительных вложений в организацию Северного морского пути по объективным причинам. В развитии транспорта приоритет отдавался железнодорожному строительству. Вместе с тем беспокоил интерес к российской Арктике со стороны других государств. Поэтому проблемы, связанные с изучением условий навигации в северных морях, созданием кораблей, способных преодолевать ледовые пространства, периодически ставились и обсуждались.

Вопросы плавания через северные моря для Российского государства стали жизненной необходимостью после Русско-японской войны 1904–1905 гг. Адмирал Верховский В. П., рассуждая о причинах поражения русского флота на восточных рубежах, писал в докладной записке морскому министру, что необходимо предпринять конкретные меры к проведению большой исследовательской экспедиции по Северному морскому пути. «Можно утверждать с вероятностью почти в 100%, что через два года от снаряжения экспедиции русские отряды и эскадры боевых судов будут ежегодно делать переходы Ледовитым океаном во Владивосток» [1, с. 43].

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, Кольмой 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 [1, с. 46–47].

С началом Первой мировой войны, когда значение регулярного плавания по северным морям ещё более возросло, в российском правительстве уже присутствовало осознание того, что Арктику необходимо изучать и осваивать. Эту эстафету приняло советское правительство. В число важнейших интересов СССР в Арктике вошли как внешнеполитические, определяющие границы государства и положение на международной арене, так и внутренние, связанные с научными изысканиями и технико-экономическим обеспечением решения арктических проблем.

В 1920-е гг. внимание советского правительства сосредоточилось вокруг решения трёх основных проблем: транспортной, ресурсно-сырьевой и связанной с обустройством жизни коренного населения северных районов. В 1918 г. на заседаниях СНК был поставлен вопрос об организации Карских экспедиций, в задачу которых, главным образом, должен был входить вывоз хлеба из Сибири и другого продовольствия, а также важных экспортных товаров: пушнины, леса и пр. Однако в условиях военной интервенции и захвата Архангельска – порта, из которого намечалось отправление экспедиции, а затем начавшейся гражданской войны, намеченных планов реализовать не удалось¹. Первая советская Карская экспедиция в устье Оби и Енисея с выходом из Архангельска состоялась в августе – октябре 1920 г. Она состояла из двух отрядов, насчитывающих 18 судов, многие из которых были крайне изношены и не приспособлены к плаванию во льдах. Но условия навигации этого года способствовали успеху. Из Сибири было вывезено в Европейскую часть страны около 1000 тонн хлеба, примерно 1500 тонн жиров, большое количество экспортных товаров: пушнины, льна, шерсти, конского волоса и др. Советское правительство высоко оценило этот сложный поход, опыт его был рекомендован для распространения. В последующие годы так называемые Карские экспедиции стали регулярными. Под контролем Совета народных комиссаров Наркомвнешторг и Наркомпути закупали, насколько позволяли государственные финансы, за границей новые суда, ледокольное оборудование, новые сигнальные и навигационные приборы, моторные лодки и другое необходимое оборудование для плавания по северным морям. Вывозом грузов из Сибири (продовольствия, пушнины, рыбы, леса, различного сырья) и доставкой их в порты на арктическом побережье по сибирским рекам занимались соответствующие отделы Сибирского революционного комитета (Сибревкома). В апреле 1920 г. в его составе был создан советский вариант Комитета Северного морского пути с представительством в

¹ 1 апреля 1919 г. была попытка учредить Комитет Северного морского пути при Российском правительстве в Сибири, возглавляемом Колчаком А. В., в целях организации товарообмена с зарубежными странами через северные моря. В него вошли предприниматели и известные полярники того времени, участники северных экспедиций в дореволюционный период. В навигацию 1919 г. удалось вывести из Сибири около 240 тыс. пудов экспортных грузов и соответственно принять на речные суда импортные товары (земледельческие и лесопильные машины и механизмы, медикаменты, оружие и военное снаряжение).

Архангельске, которое, в свою очередь, контролировало поставки в Сибирь машин, инструментов, охотничьего снаряжения, химических и других товаров, в которых нуждался регион.

Государственный интерес к развитию перевозок по Северному морскому пути объяснялся их большой экономической эффективностью. Они позволяли перемещать на большие расстояния объёмные 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. После 1924 года увеличивающийся из года в год вывоз лесоматериалов на экспорт стимулировал развитие лесной промышленности. На Енисее в 1920-е гг. был создан крупный лесопромышленный комплекс. Через Северный морской путь осуществлялось снабжение 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. С 1920 по 1933 г. среднегодовой объём перевозок по Северному морскому пути возрос в 6 раз, период навигации увеличился с 23–32 суток до 2–2,5 месяцев. Карские экспедиции показали, что Северный Ледовитый океан может служить транспортным путем [2, с. 43]. Менее активно развивалось восточное направление перевозок. Здесь были более сложные природные условия навигации. Кроме того, грузооборот на северо-востоке страны в силу слабого хозяйственного развития территории в начале 1920-х 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.

Советское правительство в своих стратегических намерениях по отношению к Арктике основывалось на общегосударственных планах социально-экономического развития. Главное внимание уделялось Северному морскому пути, который был признан необходимым для полноценного государственного развития, так как являлся кратчайшим расстоянием между портами Мурманском и Владивостоком, полностью проходил вдоль границ государства и не зависел от международных отношений в тот или иной период времени по сравнению, например, с южным проходом через Суэцкий канал. Кроме того, Северный морской путь вместе с реками Сибири мог составить глобальную транспортную сеть, охватывающую своим влиянием практически всю страну. Поэтому обустройство Северного морского пути и создание крупнотоннажного речного флота в Сибири, оживление там хозяйственной жизни в целом оценивалось советским правительством в качестве важнейших задач региональной политики.

Вторая часть советских планов в Арктике в 1920-е гг. была связана с её всесторонним изучением. В 1920–1925 гг. в различных северных районах работали специальные научно-исследовательские организации. В 1921 году для комплексного исследования акватории Северного Ледовитого океана был создан Плавающий Морской научно-исследовательский институт. Отрядами Северной научно-промысловой экспедиции ВСНХ организовывались геологи-

ческие изыскания в бассейне Печоры, в Вологодской и Олонецкой губерниях, на Кольском полуострове. В ходе работ под руководством академика Ферсмана А. Е. на Хибинах было открыто крупнейшее в мире месторождение апатитов. Северная научно-промысловая экспедиция в 1925 году была преобразована в Институт по изучению Севера при ВСНХ СССР, впоследствии Арктический научно-исследовательский институт.

В плане ГОЭЛРО намечался целый комплекс изыскательских работ в Арктике, которые, хотя и касались в основном поиска местных топливных и энергетических ресурсов, но проводились по всем правилам геологической разведки и давали новые знания, как в плане геологического изучения северных территорий, так и находения там полезных ископаемых. Так, проведённые в 1919–1921 гг. горно-геологические изыскания под руководством Урванцева Н. Н. в Норильском районе помогли обнаружить здесь не только крупные запасы высококачественного каменного угля, но и графита, медно-никелевых руд. Результаты экспедиции были настолько значительными, что Комитет Северного морского пути решил незамедлительно ходатайствовать перед правительством об организации здесь добычи угля для заправки пароходов и постройки железной дороги. Норильская проблема уже в начале 1920-х гг. рассматривалась как комплексная с целью решения конкретных проблем хозяйственного строительства, рассчитанных на несколько пятилетий освоения природных богатств Арктики.

В направлении решения проблем обустройства жизни коренного населения арктических районов советское правительство 24 июня 1924 г. образовало Комитет содействия народностям Севера с отделениями на местах. Председателем был назначен старый большевик Смидович П. Г., который откровенно заявлял, что видит задачу Комитета в проведении советизации малых народностей, в том, чтобы каждый кочевой народ дожил до «самостоятельного бытия в виде самоуправляющейся хозяйственно-политической единицы. День завершения советизации северных туземных районов будет последним днём существования Комитета Севера [3, с. 14]. Можно критически оценивать такое отношение к северным коренным национальностям, обвинять советскую власть в потребительстве. Но ясно и другое, что наряду с политическими устремлениями присутствовало и искреннее желание, как со стороны центрального государственного управления, так и конкретных руководителей, реализовывавших политические решения, по возможности приобщить северные народы к современной цивилизации, к её достижениям, которые ассоциировались на том историческом этапе с распространением элементарных социокультурных навыков, приобщением к грамоте и образованию, медицине и другим цивилизационным ценностям. Для этого, на наш взгляд, в первую очередь и проводились первые советские мероприятия по отношению к северным народностям, проживающим в Арктике.

В целом советское правительство, как и предыдущее, в своей северной политике придерживалось однозначного подхода, связанного с сохранением своего влияния в Арктике как в неотъемлемой части государства, с которой неразрывно связано не только настоящее, но и будущее страны. Эти принципы подтверждались активной деятельностью в 1920-е гг. по установлению северных границ СССР. С окончанием Первой мировой войны, когда военные дей-

ствия на Севере практически прекратились, страны-победители в обход России начали раздел Арктики. Архипелаг Шпицберген отдали под протекторат Норвегии. Другим странам не возбранялось плавать и охотиться в водах Северного Ледовитого океана, в том числе и у самых берегов советской России. Пришлось советскому правительству в течение почти десятилетия в основном дипломатическим путём доказывать своё право на акваторию океана и побережье Арктики. В результате многолетних дискуссий на всех уровнях оно пришло к выводу, что, чтобы иметь право на Арктику, нужно там просто быть: иметь военный флот и авиацию, пограничные посты, оснащённые по всем современным требованиям, поселения полярников и научно-исследовательские станции, портовые города и т. д. Советские руководители того времени понимали, что в XX столетии ситуация коренным образом изменилась. Если ранее Россия с севера была надёжно защищена льдами Северного Ледовитого океана и ей практически никто не угрожал, то теперь на Арктику претендовали очень многие государства. Соответственно, требовалась и совершенно иная государственная политика, адекватная вызовам нового времени. В 1926 году было принято постановление Президиума ЦИК СССР «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане». С запада и востока границами стали меридиальные линии, проведённые 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. Во времена СССР так называемый «русский треугольник в Арктике» составлял миллионы квадратных километров, не считая материковой части, находящейся к северу от Полярного круга ².

Советское правительство унаследовало от предыдущей власти отношение к Арктике как весьма значимому региону государства, однако в своих политических устремлениях оно продвинулось дальше по направлению укрепления своего положения на северных границах и сформировало свои принципы и подходы к решению северных проблем. Этому способствовала общая ситуация в стране, где к концу 1920-х гг. в целом укрепилась властная вертикаль, начались индустриализация и коллективизация, появились возможности централизованно проводить крупные государственные мероприятия, что наглядно демонстрировал процесс разработки и начала реализации первых пятилетних планов, постепенно превращавшихся из научных рассуждений с рекомендательным акцентом для регионального развития, в директивные, требующие обязательного выполнения.

В 1928 г. Комитет Северного морского пути при Сибревкоме, созданный как директивный орган советского правительства, был реорганизован в хозяйственную организацию Северо-Сибирское государственное акционерное общество промышленности и транспорта в системе Наркомторга СССР («Комсеверопуть») можно было лишь условно назвать акционерным обществом. Оно была создано государством для решения важнейших проблем пионерного назначения на Севере Сибири. Будучи территориально-комплексным оно смогло создать основу для мощного экономического развития Арктики в составе единого народнохозяйственного

² Собрание законов СССР. 1926. № 3. Ст. 203.

комплекса СССР. Кроме своих прямых обязанностей по доставке грузов к портам побережья Северного Ледовитого океана, комбинат «Комсеверпуть» активно занимался хозяйственной деятельностью: заготовкой и сплавом леса по сибирским рекам, строительством лесопильных заводов. В процессе деятельности его был создан речной и морской порты в Игарке, строились Усть-Енисейский и Новый порты на Оби, а также разрабатывались графитовые месторождения на Таймыре, угольные на Нижней Тунгуске. Сотрудники «Комсеверпути» занимались просветительской работой среди коренного населения Севера, снабжали всем необходимым многочисленные северные фактории, организовывали зверобойный и рыбный промыслы. В Усть-Енисейске был построен крупный по тем временам рыбоконсервный завод, имелись даже сельскохозяйственные предприятия для обеспечения населения местным продовольствием.

Ещё более ярким примером целевой деятельности советского государства в Арктике стало учреждение при СНК СССР Главного управления Северного морского пути «Главсевморпути» (ГУСМП) в декабре 1932 г., которое продолжило начинания ранее существующих в Арктике организаций. ГУСМП также занималось не только обеспечением плавания по Северному морскому пути, но и научной и производственной деятельностью в Арктике, строительством портовых поселений, заготовкой леса, развитием промыслов. Управлению Северного морского пути вменялось в обязанность и решение социальных проблем настолько, насколько это определялось государственными планами и возможностями СССР в 1930-е гг. Комплексные управленческие обязанности ГУСМП 20 июля 1934 г. были директивно записаны в специальном постановлении ЦК ВКП(б) и СНК СССР, в котором говорилось, что отныне вся хозяйственная и научно-исследовательская деятельность в Арктике должна проводиться под руководством «Главсевморпути», устанавливалась и территория её влияния. В европейской части страны она распространялась на острова и моря Северного Ледовитого океана, а в азиатской – на всю территорию к северу от 62-ой параллели. Согласно названному документу все предприятия союзного значения, расположенные на обозначенной территории, переходили в ведение «Главсевморпути». Организация по своему усмотрению формировала кадровый состав северных предприятий, проводила мероприятия по подготовке и закреплению кадров, страхованию их жизни и трудоспособности при работе в северных условиях³. Своеобразие нового учреждения было хорошо показано её руководителем О. Ю. Шмидтом на заседании коллегии ГУСМП в СНК СССР 28 ноября 1934 г. «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, но нет ряда функций края... 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 идёт все развитие Главсевморпути. Мы – боевой орган для поднятия на Севере экономики на основе Северного морского пути» [4, с. 15].

³ Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам (1917–1967). Т. 2. 1933–1940. М., 1967. С. 481–486.

В связи с реорганизацией в 1935 году Комитета содействия народам Севера при Президиуме ВЦИК на «Главсевморпуть» были возложены функции хозяйственного и культурно-бытового обслуживания районов Крайнего Севера, заселенных коренными народами. С упразднением в 1936 году действовавших на Крайнем Севере предприятий смешанной кооперации «Главсевморпути» было поручено осуществлять и торгово-закупочную деятельность. Постепенно производственно-транспортное управление «Главсевморпуть» превратилось в крупную организацию территориальной власти, ведавшую всем комплексом транспортной, промышленной, научно-исследовательской и торговой деятельности в Арктике, на которую возлагались функции и социального управления. В его состав входили десятки подразделений многих отраслей хозяйства и науки – от морского транспорта и гидрографических экспедиций до культурных баз и факторий. Деятельность «Главсевморпути» распространялась на огромную территорию СССР – от бассейна Нижней Оби до Чукотки.

В советский период на государственном уровне были организованы широкие мероприятия по гидрографическому изучению морей Арктики, развитию плаваний во льдах, строительству портов и полярных станций, проведению ледовых экспедиций. Всё это происходило при развитии полярной авиации и создании мощного ледокольного флота. Значительный комплекс государственных мероприятий, проведённый в рамках целевой мобилизационной политики, в короткие сроки дал масштабные результаты. Уже к 1940 году Северный морской путь превратился из тяжелого испытания в обычную водную магистраль страны, плавание по которой перестало иметь экспедиционный характер.

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. Возможность сбыта продукции диктовала здесь 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 в связи с разработкой открытых на Таймыре месторождений полиметаллических руд. С организацией Главсевморпути Норильская геологоразведочная экспедиция стала получать большую помощь и поддержку [5, с. 18]. К 1934 году геологи, возглавляемые Урванцевым Н. Н., произвели первый ориентировочный подсчёт полезных ископаемых, найденных в норильском районе: никеля, кобальта, меди, угля, который был утверждён Центральной комиссией по запасам полезных ископаемых при ВДНХ СССР. Начальник «Главсевморпути» Шмидт О. Ю. 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» [6, с. 62–63]. 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 года в три очереди с окончанием в 1940 году. Эти предложения были приняты и затем реализованы.

Большое значение для развития народнохозяйственного комплекса СССР в 1930-е гг. имело 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. [7, с. 86].

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.

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 ещё более востребованным, чем в мирное время.

Практика реализации планов социально-экономического развития через систему государственных мероприятий и деятельность крупных производственных организаций в пионерном освоении и обживании северных районов была очень характерной в СССР. Она получила широкое распространение и в последующие военные годы и в послевоенный период в связи с разворотом промышленного и транспортного строительства, поиском месторождений полезных ископаемых, увеличением масштабов комплексных научно-исследовательских работ, увеличением производственной деятельности в Арктике. Конечно, нельзя слепо копировать опыт почти восьмидесятилетней давности, но, без сомнения, решение крупных национальных задач, каковой и является освоение российской Арктики, требует больших средств и усилий, а также концентрации внимания государственной власти в выделении приоритетов. Вполне реальным действием и в XXI в. может оцениваться проект создания государственных

координационных органов управления развитием арктических территорий, которые смогут объединить усилия различных субъектов в решении северных проблем.

В послевоенные годы главным событием в советской Арктике стало открытие в 1950–1960-е гг. на севере Западной Сибири крупнейшей в мире нефтегазовой провинции, которое беспрецедентно повысило экономическую значимость российского Севера не только для СССР, но и в значительной мере для мирового сообщества. В 1970-е гг. в условиях мирового энергетического кризиса советские углеводороды сыграли главную роль в пополнении энергоресурсов многих стран.

Определяющее значение для Арктики имеет опыт комплексного развития. В советское время вначале на вооружение была принята концепция «очагового» развития северных районов, которая была единственно возможной в условиях, ограниченных материально-финансовых возможностей государства. Для получения в короткие сроки результатов необходимо было обращать внимание только на самые эффективные и необходимые народнохозяйственному комплексу природные ресурсы. Соответственно строились планы транспортного и социального обеспечения данного «очагового» развития. Хотя учёные уже в 1960-е – 1970-е гг. высказывали мнение, что пора постепенно переходить от «очагового» к более обширному освоению северных территорий, их комплексному социально-экономическому развитию.

Мощным фактором для реализации данной идеи стало создание высокоэффективных предприятий на Европейском Севере, в Норильске, а также открытие крупных нефтегазовых месторождений на российском Севере. В творческих лабораториях Института экономики и организации промышленного производства (ИЭиОПП) разрабатывались конкретные проекты формирования территориально-производственных комплексов в Западно-Сибирском нефтегазовом районе, в Якутии, в зоне БАМ, которые рассматривались в самом широком смысле данного понятия. Производственный комплекс на определённой территории обозначался как масштабное и всеохватывающее социально-экономическое явление, включающее в единой системе производственное, социальное и экологическое развитие.

В 1980 году академик А. Г. Аганбегян возглавил специальную экономическую экспедицию в Арктику, которая на судах по морям Северного Ледовитого океана, на вертолётах и вездеходах наездила более 18 тыс. км, побывала в городах и экспедиционных населённых пунктах, 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 расчётов, сделанных в результате исследования конкретных ситуаций, было высказано мнение, что в экономическом смысле добыча природных ископаемых на Севере с каждым годом может становиться всё 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 счёт создания мощного ледокольного флота, а также строительством железнодорожных, автомобильных и трубопроводных путей [8, с. 8–10]. Экспедиция сделала предложения в Госплан о формировании в Арктике в перспективе целого ряда территориально-производственных комплексов и промышленных узлов, объединённых 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 считается Северо-Обский 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, оловорудного горно-обогатительного комбината [8, с. 12–13]. Крупным опорным пунктом на северном побережье СССР участники экспедиции назвали 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 дешёвым способом в обжитых районах страны и доставляемых на судах. Северо-Енисейский ТПК к 2000 г. охватит 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 А.Г. Аганбегяна, включал в единой программе пропорциональное соотношение производственной и социальной инфраструктур, решение проблем экологической безопасности, человеческого вмешательства в природную среду, что было оценено теоретически очень высоко. На практике же он 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, данный проект в тот период несколько опережал своё время.

Через несколько десятилетий идеи комплексного развития арктических районов России снова оказались востребованными. В июне-августе 2000 г. была проведена новая арктическая экспедиция академиком А.Г. Гранбергом, одним из участников первой экспедиции СО РАН. Он через двадцать лет подтвердил необходимость и социально-экономическую целесообразность комплексного развития Арктики, ценность которой для настоящего и будущего государства в условиях распада СССР ещё более возросла. Это ещё раз подтверждает тот факт, что исторический опыт и стратегические идеи из прошлой жизни могут быть полезными в настоящей практике управления.

К сожалению, не всё из советского опыта может быть востребовано в современной жизни. Вряд ли в условиях рыночной экономики может быть полезен опыт жёсткого централизованно-административного управления, связанный с насильственно-принудительными методами обеспечения кадрами предприятий истроек, часто совершенно ущербным решением социальных и экологических проблем. Вместе с тем может быть полезным опыт системной плано-стратегической подготовки крупного народнохозяйственного строительства. Наиболее ярким примером может служить стремление к комплексному социально-экономическому развитию северных районов как на региональном уровне, так и в рамках решения общих для страны народнохозяйственных проблем. Это стремление было заложено практически во всех советских перспективных планах, но на практике данные идеи, надо признать, реализовывались с большим трудом. В лучшем случае успех достигался на уровне производственно-экономическом и очень редко в социальном развитии территорий освоения. Однако это не умаляет значимости для современного социально-экономического развития страны теории комплексного и системного развития новых слабообжитых территорий, рационального и планового использования их природных богатств, которые должны служить не обогащению отдельных кланов ловких и беспринципных дельцов, а росту благосостояния всего российского общества. Исторический опыт доказывает, что важнейшую роль в управлении данными процессами должно играть государство как координатор и организатор деятельности всех участников событий.

Проблемы стратегической преемственности в российской региональной политике по отношению к Арктике по-прежнему актуальны. В июле 2010 года Правительством Российской Федерации утверждена «Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 г.», в которой значительное место отведено и арктической тематике. Начинается возрождение Северного пути в новых исторических условиях.



Рис. 1. Северный морской путь открывает доступ к богатствам Северо-Восточной Сибири. Через него и через судоходные реки (Енисей, Лена, Колыма) становится доступной огромная территория, которая замыкается несколькими коридорами: Север – Юг на Транссиб

Современные научные достижения, технико-экономические возможности государства и бизнеса позволяют сегодня решать поставленные задачи. Россия может преследовать в Арктике вполне прагматичные цели: она – северная страна и ей нельзя пренебрегать освоением своих северных территорий. Перейти на практике от «очагового» развития к по-настоящему комплексному, которое в виде идей, научных гипотез и теорий уже давно разрабатывается. Время для этого наступило, нужна только политическая воля для реализации уже подготовленных проектов.

Литература

1. Визе В. Ю. Северный морской путь. М. – Л., 1940.
2. Тимошенко А. И. Советские инициативы в Арктике в 1920-е гг. (К вопросу о стратегической преемственности) // Гуманитарные науки в Сибири. – 2010. – № 2. С. 49–50.
3. Смидович П. Советизация Севера // Советский Север. – 1930. – № 1. С. 14.
4. Летопись Севера. Т. VII. М., 1975. С. 15.
5. Щеглов С., Бондарев А. Город Норильск. Красноярск, 1958. С. 18.
6. Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение советского Севера. 1933–1945. Л., 1969. С. 62–63.
7. Колымский гуманитарный альманах. Вып. 1. Магадан, 2006. С. 86.
8. Аганбегян А. Г. Освоение природных богатств Арктической зоны СССР // Известия СО АН СССР. Серия истории, филологии и философии. Вып. 2. 1984. № 9.

Рецензент – Шубин С. И.,
доктор исторических наук, профессор