

электронный научный журнал  
**«Арктика и Север»**

ФГАОУ ВПО «Северный (Арктический)  
федеральный университет  
имени М.В.Ломоносова»



Редакция электронного научного журнала  
**«Арктика и Север»**

Архангельск  
2015. № 20

**Арктика и Север. 2015. № 20**

Междисциплинарный электронный научный журнал

© Северный (Арктический) федеральный университет имени М. В. Ломоносова, 2015

© Редакция электронного научного журнала «Арктика и Север», 2015

Журнал зарегистрирован в: Роскомнадзоре как электронное периодическое издание на русском и английском языках, свидетельство Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций Эл № ФС77-42809 от 26.11.2010. The ISSN International Centre — мировом каталоге сериалов и продолжающихся ресурсов 23—24.03.2011. Научной электронной библиотеке Elibrary.ru, базе данных РИНЦ, лицензионный договор № 96-04/2011R от 12.04.2011. В каталогах международных баз данных: Directory of Open Access Journals (DOAJ) с 18.08.2013; EBSCO Publishing (США) с декабря 2012 года; Global Serials Directory Ulrichsweb (США) с октября 2013 года; NSD (Норвегия) с февраля 2015 года; InfoBaseIndex (Индия) с мая 2015 года.

Учредитель — ФГАОУ ВПО «Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова». Состав редакционного совета журнала «Арктика и Север» опубликован на сайте — <http://narfu.ru/aan/DOCS/redsovet.php>. Главный редактор — Юрий Фёдорович Лукин, доктор исторических наук, профессор, заслуженный работник высшей школы РФ.

Журнал публикует статьи, в которых объектом исследования являются Арктика и Север, по следующим группам специальностей:

08.00.00 Экономические науки

23.00.00 Политология

24.00.00 Культурология

Правила направления, рецензирования и опубликования научных статей опубликованы на сайте журнала: [http://narfu.ru/aan/rules/publication\\_rules.pdf](http://narfu.ru/aan/rules/publication_rules.pdf), декларация об этике: <http://narfu.ru/aan/rules/ethics.pdf>. Авторы несут ответственность за содержание статьи, достоверность представляемой информации, в случае заимствования материалов у других исследователей обязательно делают соответствующие ссылки. Плагиат во всех своих формах является проявлением неэтичного поведения и недопустим.

Плата с авторов, в том числе с аспирантов и студентов, за публикацию статей не взимается. Гонорары не выплачиваются.

Редакция рассматривает факт направления и получения авторских рукописей как передачу авторами своих прав на публикацию в журнале «Арктика и Север» и размещение в базах данных, включая РИНЦ, DOAJ и других, что способствует продвижению публикационной активности авторов и отвечает их интересам.

Все номера журнала на русском и английском языках находятся в свободном доступе на сайте САФУ: <http://narfu.ru/aan/> В печатном виде журнал не издаётся и не распространяется.

Все рукописи рецензируются. Редакция журнала сохраняет за собой право выбора наиболее интересных и актуальных материалов.

Будем рады видеть вас в числе авторов журнала «Арктика и Север»!

**Arctic and North. 2015. N 20**

Multidisciplinary electronic scientific journal

© Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, 2015

© Editorial board of the electronic scientific journal “Arctic and North”, 2015

Published not less than four times per year

The journal is registered at Roskomnadzor as electronic periodical published in Russian and English, Registration certificate EI № FS77-42809 from November 26, 2010. The system of Russian Science Citation Index (RSCI), license contract № 96-04/2011R from April 12, 2011. The catalogs of international databases: Directory of Open Access Journals — DOAJ (2013); EBSCO Publishing, USA (2012); Global Serials Directory Ulrichsweb, USA (2013); NSD in Norway (2015); InfoBaseIndex of India (2015).

The Founder — Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov. The list of the editorial Board of the journal “Arctic and North” is published at the website: <http://narfu.ru/aan/DOCS/redsovet.php>. Editor-in-Chief — Yury Fedorovich Lukin, Doctor of Historical Sciences, Professor, Honorary Worker of the higher education of the Russian Federation.

The journal publishes scientific articles focused on the Arctic and the North within the following groups of specialties:

08.00.00 Economic sciences

23.00.00 Politology

24.00.00 Culturology

Rules and regulations concerning submission, peer reviews and publication are available at the Journal’s website: [http://narfu.ru/aan/rules/publication\\_rules.pdf](http://narfu.ru/aan/rules/publication_rules.pdf). Ethics Regulations: <http://narfu.ru/aan/rules/ethics.pdf>. Authors are responsible for the content of the article, the accuracy of the information provided, and in case of borrowing materials from other researchers they must make the appropriate references. Plagiarism in all forms is a manifestation of unethical behavior and therefore is unacceptable.

No payments for article publication are collected from authors, including students and postgraduate students. Honorariums are not paid.

The editorial board considers receiving manuscripts as an authors’ transfer of their rights to be published in “Arctic and North” journal and placed in databases, including RSCI, DOAJ, which assists to promote the publishing activity of the authors and is in their interests.

All journal issues in Russian and English are available for free at the NArFU website: <http://narfu.ru/aan/>. The journal is neither published nor distributed in a printed form.

All manuscripts are reviewed. The editorial Board of the journal has the right to choose the most interesting and relevant materials to publish first.

We will be glad to see you among the authors of “Arctic and North” journal!

## Содержание Contents

### Экономика северных социумов и политика Economic Sciences. Politology

- Джуряев И.И.** Арктика не безлика. Арктика — это конкретные люди, со своей историей и опытом  
**Dzhuraev, Ildar I.** Arctic is not faceless. Arctic is real people, with their own history and experience 6
- Гальцева Н.В.** Социально-экономическое развитие северных и арктических регионов Дальнего Востока: потенциал, проблемы и пути решения  
**Galtseva, Natalia V.** Socio-economic development of Northern and Arctic regions of the Far East: potential, problems and solutions 18
- Говорова Н.В.** Страны-наблюдатели Арктического Совета: сравнительный анализ человеческого развития  
**Govorova, Natalia V.** The observer countries of the Arctic Council: a comparative analysis of the human development 29
- Залывский Н.П.** Северный морской путь: потенциал ожидания и реальные проблемы функционирования  
**Zalyvsky, Nikolay P.** The Northern Sea Route: potential of expectations and the real functioning problems 37
- Кондраль Д.П., Морозов Н.А.** Власть, бизнес и население в северных регионах России: проблемы и перспективы взаимодействия  
**Kondral, Dmitry P., Morozov, Nikolay A.** Government, business and the population in of the Northern regions of Russia: problems and prospects of cooperation 58
- Летовальцева М.А.** Стратегия устойчивого развития лесопромышленного комплекса как подсистемы региональной экономики  
**Letovaltseva, Marina A.** Strategy of sustainable development for the forestry complex as a subsystem of the regional economy 73
- Башкин В.Н., Трубицина О.П., Припутина И.В.** Оценка геоэкологических рисков в зонах влияния предприятий нефтегазовой промышленности в Российской Арктике  
**Bashkin, Vladimir N., Trubitsina, Olga P., Pripulina, Irina V.** Evaluation of geo-environmental risks in zones of influence of oil and gas industry in the Russian Arctic 92
- Шестакова Т.П.** Борис Лавров, начальник первой Ленской  
**Shestakova, Tatyana P.** Boris Lavrov, commander of the First Lena expedition 99

## Культура народов Арктики и Севера Culturology

- Ханрахан Мора.** Бесконечность на льду: полярные исследователи и коренное население во время крушения корабля «Карлак» Роберта Бартлетта 125  
**Hanrahan, Maura.** Indefinitely on the Ice: Indigenous—explorer relations in Robert Abram Bartlett’s Accounts of the *Karluk* Disaster

- Строгова, Е.А.** Женщины в русских поселениях на севере Якутии в конце XVII — начале XVIII в. или «женский вопрос» глазами археолога 148  
**Strogova, Ekaterina A.** Women in the Russian settlements in the north of Yakutia at the end of 17<sup>th</sup> — beginning of 18<sup>th</sup> century, or the “women's issue” through the eyes of an archaeologist

### Обзоры Reviews

- Рыкова В.В., Горте Ю.Д.** Самоопределение и правовые основы развития коренных малочисленных народов Севера: анализ документального потока из базы данных «Научная Сибирика» 154  
**Rykova, Valentina V., Gorte, Julia D.** Self-determination and the legal basis for the Northern indigenous people development: an analysis of the documentary from the “Scientific Sibirica” database

- Лукин Ю.Ф.** Арктика: нанотехнологии, военно-промышленный комплекс, инвестиции, национальная идея 164  
**Lukin, Yury F.** Arctic: nanotechnology, military-industrial complex, investment, national idea

### Summary

- Авторы, аннотации, ключевые слова / Authors, abstracts, keywords 169  
 Редакционный совет журнала «Арктика и Север» / Editorial Board of “Arctic and North” journal 175  
 Выходные данные / Output data 177

## Экономика северных социумов и политика Economic Sciences. Politology

УДК 332.145 +353.5

### Арктика не безлика. Арктика — это конкретные люди, со своей историей и опытом



© **Джураев** Ильдар Иргашевич, глава Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района. E-mail: atao@taimyr24.ru

**Аннотация.** Ильдар Джураев рассказывает о своей жизни в Арктике, работе в качестве топ-менеджера, о своих профессиональных достижениях в управлении муниципальным образованием, планах на 2015 год. Даёт свою оценку развитию северных территорий, подчеркивая уникальность Таймыра, где найдены практически все полезные ископаемые. Он отмечает, что на Таймы-

ре живут интересные, действительно сильные духом люди, которые обладают большим потенциалом и трудоспособностью, которые обеспокоены проблемами Арктики и готовы внести свой вклад в её освоение.

**Ключевые слова:** *Ильдар Джураев, Таймырский Долгано-Ненецкий муниципальный район, жизнь в Арктике, муниципальное управление, социальная инфраструктура, планы развития, ресурсы Таймыра, потенциал Арктики*

### Arctic is not faceless. Arctic is real people, with their own history and experience

© **Dzhuraev, Ildar I.** Head of the Taimyr Dolgan-Nenets Municipal District. E-mail: atao@taimyr24.ru

**Abstract.** Ildar Dzhuraev told the Journal about his life in the Arctic, work as a top manager, his professional achievements in the management of a municipal institution and plans for 2015. He presented his assessment of the development of the North, emphasizing the uniqueness of Taimyr, where almost all minerals could be found. He noted that Taimyr was inhabited by really strong-willed people with high potential and ability to work, who were concerned about the problems of the Arctic and were willing to contribute to its development.

**Keywords:** *Ildar Dzhuraev, the Taimyr Dolgan-Nenets Municipal District, the life in the Arctic, municipal management, social infrastructure, development plans, the resources of Taimyr, the potential of the Arctic*

### **1. Как Вы оказались в Арктике (родились, переехали по распределению после окончания учебного заведения, на работу)?**

Здесь на Таймыре много приезжих людей. Причины переезда на Крайний Север у всех разные. Одни приезжают на заработки, другие по семейным обстоятельствам... Лично я в первый раз приехал на Таймыр в феврале 1992 года в качестве начальника медицинского пункта — врача 493 системы дальней радионавигации (станции, северная цепочка) оперативной группы (в Арктике). Меня перевели для прохождения службы. Позже, в 1997 году я возглавил подразделение ГО и ЧС Таймырского Долгано-Ненецкого района (тогда — штаб ГО администрации Таймырского автономного округа). По сути, мы с командой создали службу спасения на Таймыре, которая на сегодняшний день является одной из лучших в Арктике. В 2009 году я был назначен на должность начальника Главного управления МЧС России по Красноярскому краю, в связи с чем и переехал в Красноярск. Теперь я снова живу на Таймыре. И действительно рад, что мне посчастливилось сюда вернуться уже в другом статусе. Север никого не оставляет равнодушным. Может быть, поэтому отсюда так трудно уехать и так сложно забыть эти земли. Я бы сказал, невозможно забыть. Впечатляет северная природа, белое безмолвие, тысячи километров неизведанной земли, кочевая жизнь тундровиков... Север действительно завораживает. Но особо Крайний Север отличается людьми. Ведь нужна определённая сила воли, характер, внутренний стержень... Не зря люди искусства так любят воспевать менталитет северян. Конечно, современная жизнь не так сурова и драматична, но, тем не менее, на Таймыре живут трудолюбивые, доброжелательные и открытые люди, которые всей душой прирастают к этой земле. Поэтому, приехав на несколько лет, люди часто остаются здесь на всю жизнь.

### **2. С какого времени Вы работаете в качестве управленца, главы субъекта РФ, муниципального образования?**

8 сентября 2013 года на Таймыре прошли выборы в районный Совет депутатов. Позже 13 сентября депутаты избрали меня председателем районного Совета депутатов. По уставу Таймыра, председатель по совместительству также является и главой Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района Красноярского края.

Быть главой самого большого по площади муниципального района Красноярского края и России (879,9 тыс. кв. км) — это большая честь. Но при этом это и большая доля ответственности. Когда тебе доверяют целый район, это заставляет по-новому взглянуть на него. Расширяется круг задач и целей, появляются новые приоритеты. Ведь от эффективности выбранной политики и принимаемых решений зависит жизнедеятельность и развитие всего района, благосостояние его жителей. За время службы мне неоднократно приходилось при-

нимать участие в ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций. К примеру, я руководил проведением спасательных работ при угрозе затопления посёлка Левинские Пески, при аварии судна «Некрасов», эвакуацией людей из снежных заносов, ликвидацией последствий аварии на Саяно-Шушенской ГЭС. Может, это прозвучит громко, но я знаю, насколько важно оправдать возложенные на тебя ожидания людей. Надеюсь, нашей команде удастся реализовать планы по развитию района и *сделать Таймыр территорией опережающего развития*. Потому что Таймыр уникален не только природно-климатическими условиями, но и своей историей, богатым культурным наследием.

### **3. Расскажите, пожалуйста, о своём опыте, своих профессиональных достижениях в управлении регионом, муниципальном образовании в АЗРФ?**

Если мы говорим о достижениях в управлении регионом, то для начала необходимо уточнить, что речь идёт о колоссальном объёме работы, который проделан не только мной, и даже не несколькими людьми. Это и работа депутатов, причем всех уровней. Это и деятельность глав поселений, руководителей муниципальных органов власти, руководителей предприятий и общественных организаций. Без их вовлечения и активного участия, некоторым проектам не суждено было реализоваться. За каждой решённой задачей стоят конкретные люди. Цель нашей работы одна — улучшение условий жизни населения и развитие социальной инфраструктуры района. Поэтому в первую очередь стоит выделить достижения в этой области. Хотя, естественно, проведённая работа касалась абсолютно всех сфер жизнедеятельности района.

Итак, в прошлом году мы впервые с советских времён приступили к строительству в сельской местности. В посёлке Новая построен Дом культуры. В селе Караул началось строительство нового дошкольного учреждения на 80 мест. Поднимая тему дошкольного образования, невозможно не похвастаться — в прошлом году наш центр развития ребёнка «Белоснежка» участвовал в краевой программе «Развитие образования в Красноярском крае». Это позволило привлечь дополнительные финансовые средства и открыть в начале уже этого года дополнительную ясельную группу на 20 мест. Тем самым у нас исчезла очередь для детей в возрасте от полутора до трёх лет. Так что указ Президента РФ об обеспечении детей от трёх до семи лет дошкольным образованием у нас исполнен на 100%.

Невозможно не затронуть тему строительства жилого сектора, который также находится в плачевном состоянии. В 2014 году были введены в эксплуатацию жилые дома в посёлке Потапово, в селе Хатанга, закончено строительство дома в Дудинке и в посёлке Хета. Стоит отметить, что темпы строительства жилья растут с каждым годом. И уже завершается

строительство жилых домов в посёлках Новорыбная и Сындасско (по три дома в каждом посёлке). Квартиры будут предоставляться представителям коренных малочисленных народов Таймыра, которые ведут традиционный образ жизни и занимаются традиционной хозяйственной деятельностью. В посёлке Караул построена новая котельная, а в посёлке Носок введены в эксплуатацию новые модульные дизельные электростанции. В наших суровых климатических условиях эта работа имеет первостепенное значение, потому что именно от неё всецело зависит жизнедеятельность посёлков.

Для создания более комфортных условий для населения проводятся плановые ремонты на объектах социальной сферы. Так, в 2014 году выполнен капитальный ремонт помещений для Управления социальной защиты населения в Дудинке. Для удобства посетителей были установлены кабинки для индивидуального приёма, предусмотрены въездной пандус и внутренний подъёмник.

Для жителей нашего района крайне важен был ремонт автомобильной дороги от Дудинки до аэропорта. Это единственная федеральная автодорога у нас на территории.

Несомненно, одним из главных достижений 2014 года можно назвать открытие в Дудинке крытого катка. *Это самая северная ледовая арена в России!* Естественно, для всех жителей, в первую очередь нашего города, это стало знаменательным и долгожданным событием. Кстати, на открытие были приглашены Татьяна Тотьмянина и Максим Маринин (легенды российского спорта, чемпионы Зимних Олимпийских игр в Турине — 2006).

Не устаю повторять, что *полуостров Таймыр — самый крупный арктический регион страны*. И, конечно, мы не оставляем без внимания вопросы развития арктических территорий. В первую очередь стоит выделить открытие Арктических спасательных центров в Диксоне и Дудинке. С гордостью можно сказать, что Дудинский артспас — это одно из лучших подразделений в России, так как он объединяет аварийно-спасательный блок и блок мониторинга и прогнозирования чрезвычайных ситуаций. Это значит, что информация, поступающая с центра, будет передаваться для обработки в администрацию Севморпути. Для нас это особое достижение, учитывая, какое внимание сейчас уделяется безопасности арктических территорий России и возрождению Северного морского пути.

Поднимая тему Арктики, не стоит забывать, что арктическое побережье — это территория проживания коренных малочисленных народов Севера. Если говорить о Таймыре, то только у нас исконно проживают и ведут традиционный образ жизни сразу пять этносов. Они имеют неоценимый объём исторической и бытовой информации касательно жизни на Крайнем Севере. Наша задача — не только сохранить, но и привлечь внимание к уникально-

сти их культуры. Поэтому отдельным нашим успехом можно считать участие творческой делегации Таймыра в культурной программе зимних Олимпийских игр в Сочи — 2014. Для нас это была исключительная возможность представить территорию и рассказать о самобытной культуре коренных народов Севера не только жителям нашей страны, но и практически всему миру. При этом наша делегация стала самой многочисленной из Красноярского края. То есть на Олимпийских играх мы представляли не только Таймыр, но и весь наш единый край.

В сфере культуры следует отметить прошедший у нас в 2014 году II Международный Арктический фестиваль «Притяжение Таймыра». В нём приняли участие представители из Канады, Норвегии, Финляндии, Японии, Боливии и различных регионов России. В рамках фестиваля состоялась Международная научно-практическая конференция «Арктика. Таймыр. Арктические этносы. Развитие культурных традиций через взаимодействие». Почётным гостем конференции был Губернатор Красноярского края Виктор Толоконский.

Также нельзя не вспомнить о работе местного отделения «Русского географического общества» (далее — РГО). Благодаря РГО о нашей земле и её достопримечательностях смогут больше узнать не только в Красноярском крае, но и во всей России. Так, по линии РГО у нас на Таймыре прошли съёмки одной из десяти программ телевизионного проекта «Уроки географии». Съёмки были посвящены Красноярскому краю. И особенно радует, что Таймыр при этом не был забыт.

2014 год был плодотворным. Результаты радуют. Но все-таки всегда есть, над чем можно поработать. Поэтому наша дальнейшая задача — улучшение качества работы в целом. Как мастер оттачивает свое ремесло, так и мы будем углубляться в детали и искать более эффективные методы работы. Радует, что рядовые граждане — таймырцы — проявляют интерес и пытаются привнести свою лепту в развитие родной территории. Так, например, я дважды в год встречаюсь с Почётными гражданами Таймыра. Это уже стало традицией. За чашкой чая мы не столько обсуждаем социально-экономическую ситуацию по району, сколько выявляем актуальные вопросы и наболевшие проблемы для населения. Именно в дискуссии рождается много идей и конструктивных предложений.

#### **4. Ваши планы на 2015 год. Что необходимо сделать по Вашему мнению в первую очередь**

Работы в наступившем году предстоит много. Прежде всего, 2015 год — это год 70-летия Великой Победы. В сентябре Диксон — неофициально названный «столицей Арктики» — отпразднует свое 100-летие. Диксон — это единственное место в Сибири и Красноярском крае, где проходили боевые действия Второй мировой войны. В августе 1942 году в во-

дах Карского моря произошёл самый северный бой с немецким крейсером «Адмирал Шерер». В декабре мы будем праздновать 85-летие нашего района. Каждый юбилей по-своему уникален.



Мы много говорили о строительстве, так вот, много в этой области запланировано и на 2015 год. Продолжим работу по строительству малоэтажного индивидуального жилья в посёлках муниципального района. Необходимо завершить строительство детского сада на 80 мест в п. Караул, начать строительство школы-интерната на 250 мест в п. Носок и модульных школ на 100 мест в посёлках Усть-Авам и Хета. Нам необходимо подготовиться к отопительному сезону 2015—2016 годов и обеспечить наши посёлки всем необходимым на зимний период.

Северные территории имеют свои особенности — это отдалённость населённых пунктов и сложная транспортная схема, поддержка и сохранение традиций коренных малочисленных народов Таймыра, привлечение новых инвестиций и развитие этно-туризма... Постоянно ведётся работа по контролю и эффективному распределению расходов бюджета района, обеспечению социальной защиты и безопасности населения... Планов много, и они достаточно значительны. Но я уверен, нам всем это по плечу.

### **5. Как в целом оцениваете жизнь в Арктике?**

Сейчас Арктика, после векового затишья, вновь приобрела достойное внимание. Более того, государство не просто обратило внимание на Арктику, но уже сделало конкретные шаги по развитию северных территорий. Я думаю, уже не найдётся человека, который не понимает значимость освоения природных ресурсов Арктики для укрепления экономической мощи нашей страны. Мы, безусловно, рассчитываем на то, что всё задуманное будет воплощено в жизнь, и развитие арктических территорий станет локомотивом для многих отраслей экономики России — оборонного комплекса, судостроения, нефтегазовой промышленности. Надеемся, что Северный морской путь станет по-настоящему загружен транспортными потоками. И Таймыр, несомненно, будет востребован как северный форпост России. И я уверен, Таймыр будет оценён по достоинству как кладёшь природных ископаемых.

Ведь наша территория, удивительная по своему культурному значению, в первую очередь имеет стратегическое значение для всей России благодаря своему географическому

расположению. *Территория Таймыра единственная в России, полностью расположенная за полярным кругом, в арктической зоне. На территории Таймыра найдены практически все полезные ископаемые.* Именно здесь исторически сложились благоприятные условия для формирования руд цветных и драгоценных металлов, которые уникальны по содержанию ценных компонентов. При этом 75% территории до сих пор остается неизученной. По полезным ископаемым Таймыр входит в пятерку ведущих регионов. Богатства, хранящиеся в недрах нашей земли, имеют мировое значение.

Действительно, сейчас арктические ресурсы привлекают к себе немало внимания со стороны разных мировых держав, однако мы должны реально оценивать ситуацию и свои возможности. *Думаю, что в ближайшее время углеводороды Арктики вряд ли могут стать альтернативной энергетической базой. Сложности и дороговизна освоения шельфа, наличие возобновляемых источников энергии делают перспективу широкого освоения Арктики долгосрочной.* Арктический шельф имеет стратегическое значение для России в целом. В связи с этим Северный морской путь необходимо рассматривать и обустраивать не просто как транспортную магистраль, а как основу арктического нефтегазового комплекса в перспективе. Разработка углеводородного сырья Арктики — одна из предпосылок экономического могущества нашей страны, поэтому приоритетом в этой области должна стать грамотно выстроенная государственная политика. В этом плане государству предстоит развивать и внедрять новые технологии глубоководного бурения, заниматься проблемой снижения экологических рисков, проводить в Арктике предметные научные исследования.

Подводя итоги, стоит отметить, что, без сомнений, *Арктика обладает большим экономическим и геополитическим потенциалом.* Также нельзя опровергнуть тот факт, что необходим комплексный подход в изучении и освоении северных территорий. Мы не можем отвечать за развитие всей Арктики, но в наших силах актуализировать, популяризировать и привлекать внимание широкие слои населения к проблемам Арктики. Как я уже сказал, Арктика не безлика. Арктика — это конкретные люди, со своей историей и опытом. И на Таймыре живут интересные, действительно сильные духом люди, которые обладают большим потенциалом и трудоспособностью, которые обеспокоены проблемами Арктики. Мы понимаем, что Арктика — это залог стабильности всей нашей страны. Думаю, общими усилиями Таймыр принесёт немалый вклад в развитие и освоение арктических территорий.

*Рецензент: Лукин Юрий Фёдорович, доктор исторических наук, профессор*



Рисунок 1. Таймыр. Поселок Тухард. Гонки на оленьих упряжках.  
Фото: Виталий Иванов



Рисунок 2. Разговор с тундровиком. Фото: Римантас Рамошка



Рисунок 3. Губернатор Красноярского края Виктор Толоконский и Глава Таймыра Ильдар Джурбаев знакомятся с творчеством таймырских рукодельниц. Фото: Римантас Рамошка



Рисунок 4. Таймырские красавицы. Фото: Виталий Иванов



Рисунок 5. Тундровики. Фото: Виталий Иванов



Рисунок 6. Победители в мужской гонке на оленьих упряжках.  
День Оленевода 2015 в пос. Тухард. Фото: Виталий Иванов



Рисунок 7. Ильдар Джуряев вручает Благодарность оленеводу Георгию Тоги.  
Фото: Виталий Иванов



Рисунок 8. Хатанга. Семья Жирковых / Управление общественных связей Администрации Таймыра

УДК 332.14(571.65/.66)

## Социально-экономическое развитие северных и арктических регионов Дальнего Востока: потенциал, проблемы и пути решения<sup>1</sup>



© **Гальцева** Наталья Васильевна, доктор экономических наук, доцент, зав. лабораторией истории и экономики Федерального государственного бюджетного учреждения науки Северо-Восточного комплексного научно-исследовательского института им. Н.А. Шило Дальневосточного отделения Российской академии наук. Магадан, Россия.

E-mail: [galtseva@neisri.ru](mailto:galtseva@neisri.ru)

**Аннотация.** Показывается богатейший ресурсный потенциал северных территорий Республики Саха (Якутия), Магаданской области и Чукотского автономного округа, освоение которого сдерживает отсутствие инфраструктуры и инвестиций. Наиболее острой социальной проблемой северных и арктических регионов Дальневосточного федерального округа является снижение уровня жизни населения. Анализ показал, что относительно высокие среднедушевые доходы населения на самом деле не обеспечивают высокий уровень жизни населения, так как покупательная способность доходов (относительно величины прожиточного минимума) фактически даже ниже среднероссийского уровня. Магаданская область и Чукотский автономный округ формально занимают лидирующие места в России по обеспеченности общей жилой площадью. Однако без учёта аварийного, ветхого и неблагоустроенного жилья обеспеченность жильём реально ниже среднероссийского уровня, как и ожидаемая продолжительность жизни при рождении. Предлагается ряд конкретных мер, реализация которых будет способствовать повышению уровня жизни северян.

**Ключевые слова:** Чукотский автономный округ, Магаданская область, Республика Саха (Якутия), ресурсный потенциал, уровень жизни, среднедушевые доходы, прожиточный минимум, покупательная способность, обеспеченность жильём

### Socio-economic development of Northern and Arctic regions of the Far East: potential, problems and solutions

© **Galtseva, Natalia V.** Doctor of Economics, Associate Professor, Head of the Laboratory of History and Economics of the Federal State Budget Organization of Science North-Eastern Complex Re-

<sup>1</sup> Статья подготовлена при частичной финансовой поддержке гранта по проекту «Экономические и экологические аспекты развития арктических регионов Дальнего Востока России» (Программа фундаментальных исследований РАН 44 П «Поисковые фундаментальные научные исследования в интересах развития Арктической зоны РФ»).

search Institute named after N.A. Shilo of Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences. Magadan, Russia. E-mail: [galtseva@neisri.ru](mailto:galtseva@neisri.ru)

**Abstract.** The article is focused on the rich resource potential of the northern territories of the Republic of Sakha (Yakutia), Magadan and Chukotka Autonomous District, the development of which has been hampered by the lack of infrastructure and investments. The most acute social problem in the Northern and in the Arctic regions of the Far Eastern Federal District is a decline in living standards. The analysis has shown that a relatively high income does not really provide a high standard of living, as the purchasing power of income (relative to the subsistence level) is actually even lower than the national average. The Magadan Region and Chukotka Autonomous District are formally occupying a leading position on a common housing area in Russia. However, if we exclude the old housing, we'll see that the supply of housing is actually below the national average, as well as the life expectancy at birth. The author offers a number of measures able to improve the living standards of the Northerners.

**Keywords:** *Chukotka Autonomous District, the Magadan Region, the Republic of Sakha (Yakutia), resource potential, standard of living, income, the cost of living, purchasing power, housing*

К арктическим регионам на Дальнем Востоке России относятся Чукотский автономный округ и пять улусов Республики Саха (Якутия)<sup>2</sup>, остальную территорию Якутии и Магаданскую область можно отнести к приарктическим регионам. По состоянию на конец первого десятилетия XXI века в зоне арктических и прилегающих к ним регионов Дальнего Востока добывается 98% российского объёма алмазов, 38% золота, около 60% серебра. Соответственно, перспективы социально-экономического развития этих регионов связаны с освоением ресурсного потенциала территорий (табл. 1). Масштаб ресурсного потенциала Республики Саха (Якутия) можно проиллюстрировать следующими данными: доля её в мировых запасах недр по алмазам составляет 35%, по олову — 5%, по сурьме — 4,5%. Доля Якутии в запасах энергетических ресурсов Сибири и Дальнего Востока — 47% по углю, 35% по нефти и газу<sup>3</sup>.

Как следует из представленных данных, кроме добываемых золота и серебра, недра этих регионов содержат цветные металлы, железо, уголь, нефть, газ и общераспространённые полезные ископаемые. Многие из этих ресурсов могут быть востребованы странами Северо-Восточной Азии. Поэтому перспективные проекты, которые активно продвигаются ре-

---

<sup>2</sup> Указ Президента РФ от 02.05.2014 N 296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации». URL: [www.consultant.ru](http://www.consultant.ru) (дата обращения: 20.05.2015).

<sup>3</sup> Республика Саха (Якутия). URL: <http://sakha.gov.ru> (дата обращения: 27.02.2015).

гиональными органами управления территорий, представлены главным образом новыми или мало освоенными ресурсами.

Таблица 1

**Ресурсный потенциал Магаданской области и Чукотского автономного округа**<sup>4</sup>

Вид ресурса	Объём	Единицы измерения
<b>Магаданская область</b> <sup>5</sup>		
Золото	3 891	т
Серебро	44 691	т
Цинк	18 000	тыс. т
Свинец	5 372	тыс. т
Медь	10 100	тыс. т
Молибден	200	тыс. т
Олово	311	тыс. т
Железо	1 450	млн. т
Уголь	8 700	млн. т
Нефть (шельф)	1 856	млн. т
Газ (шельф)	1 987,7	млрд. м <sup>3</sup>
Гипс	10,5	млн. т
Вулканический пепел	410	тыс. м <sup>3</sup>
<b>Чукотский автономный округ</b>		
Золото	1 262	т
Медь (ресурсы)	8 300	тыс. т
Вольфрам	257	тыс. т
Олово	916	тыс. т
Уголь	4 000	млн. т
Углеводороды: суша/ шельф	740/470	млн. т

Так, в Магаданской области первоочередными масштабными инвестиционными проектами являются: освоение Омолонского железорудного района (прогнозные ресурсы — 756 млн. тонн железа); разработка бурогольных месторождений (Ланковское, запасы — 137 млн. тонн, Мелководнинское, запасы — 505 млн. тонн); освоение группы месторождений каменного угля в Омсукчанском районе (ресурсы — около 100 млн. тонн); добыча цветных металлов в различных районах Магаданской области — медь, вольфрам, свинец, цинк, молибден<sup>6</sup>. Приоритетные инвестиционные проекты в Чукотском автономном округе: освоение каменноугольного месторождения «Бухта Угольная» (суммарные запасы свыше 4 млрд тонн); освоение Баимской рудной зоны, включающей месторождение Песчанка (ресурсный потенциал 27 млн. тонн меди и 1600 тонн золота).

<sup>4</sup> Потенциал Чукотского автономного округа. URL: <http://www.expoarbin.com/news.aspx?back-url=/all-news.aspx&id=604&sid=149&sponsors=> (дата обращения: 20.05.2015).

<sup>5</sup> Сумма балансовых и забалансовых запасов, прогнозных ресурсов категорий P1 и P2 (без поправочных коэффициентов) на 01.01.2012 по данным ФБУ «ТФГИ по ДВФО».

<sup>6</sup> Информация о планируемых и реализуемых инвестиционных проектах. Инвестиционный портал Магаданской области. URL: <http://magfer.ru/informaciya-o-planiruemyx-i-realizuemyx-investicionnyx-proektax/> (дата обращения: 20.05.2015).

В арктической зоне Республики Саха (Якутии) следует отметить проект освоения уникального по запасам и содержаниям Томторского редкоземельно-редкометалльного месторождения, которое может послужить мощным толчком развитию горной промышленности в этой части арктического пояса. Именно эти проекты обеспечат северным и арктическим регионам Дальнего Востока России ощутимый экономический рост.

Одной из основных проблем реализации перечисленных проектов является отсутствие транспортной и энергетической инфраструктуры. Сооружение автомобильных дорог, линий электропередачи, морских портов ведёт к значительному увеличению инвестиций и снижению привлекательности проектов для инвесторов. С целью улучшения инвестиционного климата в рассматриваемых регионах в настоящее время Правительством РФ созданы следующие преференции:

1. Принят Федеральный закон №267-ФЗ от 30 сентября 2013 г. для регионов Дальнего Востока и Забайкалья, дающий с 01.01.2014 г. при реализации инвестиционных проектов льготы по налогу на добычу полезных ископаемых и налогу на прибыль при условии, что объём инвестиций составляет от 50 млн руб., если срок строительства объекта не превышает 3 лет, или 500 млн руб. при инвестировании в объект не более 5 лет<sup>7</sup>.
2. В Магаданской области до 2025 г. продлено действие Особой экономической зоны (ОЭЗ), в рамках которой предоставляются зарегистрированным участникам льготы по налогам и таможенным платежам<sup>8</sup>.
3. Финансирование отдельных объектов транспортной и энергетической инфраструктуры включено в государственные программы (например, в ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 г.»).

Следует отметить, что предоставление государственных преференций выгодно для обеих сторон: для инвестора снижается объём инвестиций и увеличивается эффективность проекта, государство компенсирует свои затраты (выпадающие доходы бюджета от недополученных налогов, госинвестиции в сооружение инфраструктурных объектов) за счёт экономии дотаций в региональные бюджеты в связи с увеличением их собственной доходной базы от реализации новых инвестиционных проектов. Бюджеты северных и арктических реги-

---

<sup>7</sup> Федеральный закон от 30 сентября 2013 г. N 267-ФЗ «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации в части стимулирования реализации региональных инвестиционных проектов на территориях Дальневосточного федерального округа и отдельных субъектов Российской Федерации». URL: <http://base.garant.ru/70461610/#help> (дата обращения: 20.05.2015).

<sup>8</sup> Федеральный закон от 31 мая 1999 г. N 104-ФЗ «Об Особой экономической зоне в Магаданской области» (с изменениями и дополнениями). URL: <http://base.garant.ru/12115795/> (дата обращения: 20.05.2015).

онов Дальнего Востока устойчиво дотационны: доля дотаций в Магаданской области и Республике Саха (Якутия) составляет около 50%, в Чукотском автономном округе — около 40%. Так, например, за 2000—2013 гг. при доле дотаций от 40 до 56% (рис. 1), сумма дотаций из федерального бюджета в бюджет Магаданской области составила 81,1 млрд. руб. [1].

Поэтому целесообразнее создать условия для реализации крупномасштабных инвестиционных проектов, которые обеспечат рост налоговых поступлений в региональный и федеральный бюджет, чем продолжать ежегодное безвозвратное дотирование регионов.

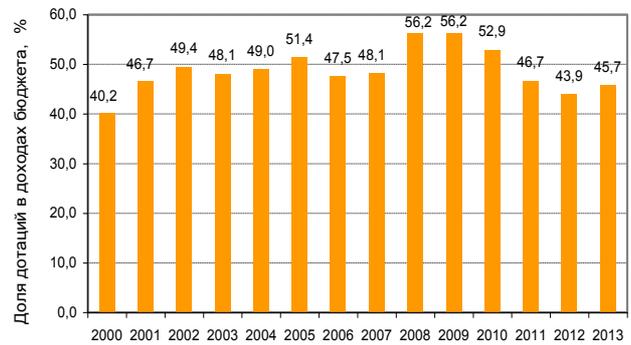


Рис. 1. Доля дотаций в бюджете Магаданской области

Рассмотрим эффективность предоставляемых льгот в рамках Особой экономической зоны, а также государственного инвестирования объектов инфраструктуры для всех участников инвестиционного процесса: государства, инвестора и региона. Расчёты проведем на примере одного из масштабных потенциальных проектов Магаданской области — освоения группы железорудных месторождений. Суммарные прогнозные ресурсы железорудного узла оцениваются в 1990 млн. тонн руды и 756 млн. тонн железа, Верхне-Омолонское и Скарновое месторождения, как наиболее изученные, рассматриваются в качестве первоочередных для освоения.

Объекты расположены в Северо-Эвенском районе, самом малоосвоенном (рис. 2), малочисленном (2,5 тыс. чел.) и высоко дотационном (более 80% бюджета) районе Магаданской области. Для реализации проекта необходимо сооружение крупных объектов инфраструктуры: морского порта, автомобильной или железной дороги для завоза грузов и вывоза готовой продукции (160 км) и линии электропередачи (ЛЭП) для энергоснабжения предприятий проекта протяжённостью 170 км. Доля инфраструктурных



Рис. 2. Расположение железорудных объектов и необходимой инфраструктуры проекта в Магаданской области

энергоснабжения предприятий проекта протяжённостью 170 км. Доля инфраструктурных

объектов составляет 66% общего объёма инвестиций, а их полное финансирование инвестором делает проект малопривлекательным (табл. 2, базовый вариант) для потенциального инвестора.

Таблица 2

**Результаты расчёта эффективности реализации проекта для инвестора по вариантам его реализации<sup>9</sup>**

Показатели	Варианты освоения		
	базовый	с учётом льгот ОЭЗ	с учётом льгот ОЭЗ, без инфраструктуры
Годовой объём производства товарной продукции: железорудный концентрат, млн тонн <sup>10</sup>		4,2	
Срок отработки, лет		37,0	
Выручка от реализации, млрд руб.		17,6	
Инвестиции всего, млрд руб	45,9	38,4	12,9
Годовая чистая прибыль, млрд руб	5,9	7,4	8,1
Срок окупаемости инвестиций с учётом периода строительства, лет	8,4	6,6	3,5
Чистый дисконтированный доход (NPV) <sup>11</sup> млрд руб	17,6	34,3	56,8
Внутренняя норма доходности (IRR), %	14,5	20,0	52,1

Результаты сравнительной оценки реализации проекта в стандартных условиях налоговых и таможенных платежей и в условиях льготного режима ОЭЗ показали, что преференции ОЭЗ ощутимо повышают экономическую эффективность проекта для инвестора (табл.2, вариант с учётом льгот ОЭЗ): объём инвестиций снижается в 1,2 раза; среднегодовая чистая прибыль возрастает в 1,2 раза, срок окупаемости инвестиций уменьшается в 1,3 раза, дисконтированный чистый доход (NPV) за период реализации проекта возрастает в 1,9 раза; внутренняя норма доходности (IRR) увеличится в 1,4 раза.

С учётом того, что объектами инфраструктуры, необходимыми для данного проекта, будут пользоваться и население района, и инвесторы по другим инвестиционным проектам, для их сооружения в полном или частичном объёме целесообразно изыскать государственные средства. В Послании Президента РФ В.В. Путина Федеральному собранию в 2013 г. сказано, что для решения вопроса с инфраструктурой на территориях дальневосточных регионов будет активно задействованы возможности Фонда развития Дальнего Востока. Обоснованием для выделения финансовых средств Фонда для инфраструктурных объектов могут служить следу-

<sup>9</sup> Расчёты выполнены в ценах и с учётом курса доллара на декабрь 2013 г.

<sup>10</sup> С учётом выхода концентрата по гравитационно-магнитной схеме (44,6 %) и % извлечения концентрата из руды в результате обогащения (89,78%).

<sup>11</sup> При норме дисконта 10 %.

ющие расчёты, показывающие выгоду государственного участия в устранении инфраструктурных барьеров реализации крупных инвестиционных проектов территорий.

Так, исключение объектов инфраструктуры из общих инвестиций кардинально улучшает показатели эффективности проекта для инвестора относительно базового варианта без учёта каких-либо льгот (табл. 2, вариант с учётом льгот ОЭЗ, без инфраструктуры): в 3,6 раза снижается объём инвестиций; среднегодовая чистая прибыль возрастает в 1,4 раза; срок окупаемости инвестиций уменьшается в 2,4 раза; дисконтированный чистый доход (NPV) за период реализации проекта увеличится в 3,2 раза; внутренняя норма доходности (IRR) возрастет в 3,6 раза. В результате повышается привлекательность проекта и снижаются риски его реализации для инвестора.

В то же время предоставленные преференции уменьшают доходы государства: на стадии строительства за счёт снижения таможенных платежей на ввозимые импортные оборудование и материалы в размере 7,6 млрд руб. (что составляет 0,06% доходов бюджета РФ в 2014 г.), а на стадии эксплуатации проекта за счёт уменьшения федеральной доли отдельных налогов на 0,4 млрд руб. ежегодно от их величины в условиях стандартного налогообложения (табл. 3). Однако, реализация проекта позволит получать дополнительно в федеральный и региональный бюджеты 3,9 млрд руб. (0,03% доходной части) бюджета РФ ежегодно в течение как минимум 37 лет.

Таблица 3

**Потери и выгоды государства при реализации проекта  
с учётом преференций (млрд руб.)**

Виды затрат	базовый	Варианты освоения	
		с учётом льгот ОЭЗ	с учётом льгот ОЭЗ, гос. инвестирование объектов инфраструктуры
1. Потери государства			
- на этапе инвестирования	-	7,6	33,0
- на этапе эксплуатации	-	0,5	0,5
2. Доходы государства по проекту годовые, всего	4,4	3,9	3,9
в т.ч. в федеральный бюджет	1,8	1,2	1,2
в региональный бюджет	2,5	2,7	2,7
3. Окупаемость потерь государства, лет	-	2	8

Ежегодные налоговые отчисления от железорудного проекта в консолидированный бюджет региона уменьшат долю дотаций с 45,7% до 35,6%, а с учётом возврата дополнительно полученной федеральной части налогов и отчислений в виде дотаций — до 31,4%. Таким образом, упущенная выгода федерального бюджета от предоставленных льгот в рам-

ках ОЭЗ будет компенсирована дополнительными налогами в бюджеты всех уровней в течение 2 лет. За все остальные 35 лет реализации проекта прибыль государства составит 136,5 млрд руб. И это только с учётом налогов от горнодобывающего предприятия. С учётом предприятий инфраструктуры их объём существенно увеличится. Расходы государства на предоставление льгот в рамках Особой экономической зоны и финансирование инфраструктуры составят 33 млрд руб., на стадии эксплуатации месторождений государство также недополучит федеральную часть некоторых налогов (табл. 3). Несмотря на это, затраты окупятся дополнительными налоговыми отчислениями инвестора в бюджеты разных уровней на 8-ом году добычи железорудного сырья. Сумма налогов, которые будут получены после окупаемости затрат государства на стадии инвестирования за последующие 29 лет составит 113 млрд руб. только от добывающего предприятия.

Реализация проектов при институциональной и финансовой поддержке государства позволит *для инвестора*: повысить инвестиционную привлекательность проекта; снизить риск инвестиций при изменении конъюнктуры мирового рынка сырья; *для государства на федеральном уровне*: получить дополнительные налоги в федеральный бюджет; снизить объём дотаций в бюджет региона; *на региональном уровне*: уменьшить дотационность регионального бюджета; увеличить численность населения за счёт привлечения работников на крупные инвестиционные проекты в течение длительного периода. Участие государства в подобных проектах может быть предусмотрено в форме государственно-частного партнёрства, создания государственных предприятий на базе объектов инфраструктуры и пр.

В каждом арктическом и северном регионе Дальнего Востока имеется ряд крупных инвестиционных ресурсных проектов, реализация которых способствует существенному улучшению социально-экономического положения. Создание условий, повышающих привлекательность проектов для инвесторов, будет способствовать динамичному развитию восточных территорий, что является национальным приоритетом России на весь XXI век.

Наряду с проблемой отсутствия развитой инфраструктуры, наиболее острой социальной проблемой северных и арктических регионов ДФО является снижение уровня жизни, являющегося причиной продолжающегося оттока населения.

Номинальное значение среднедушевых доходов относительно среднероссийского уровня выше в Чукотском автономном округе — в 2 раза, в Магаданской области в 1,6 раза, в Республике Саха (Якутия) в 1,2 раза (рис. 3).

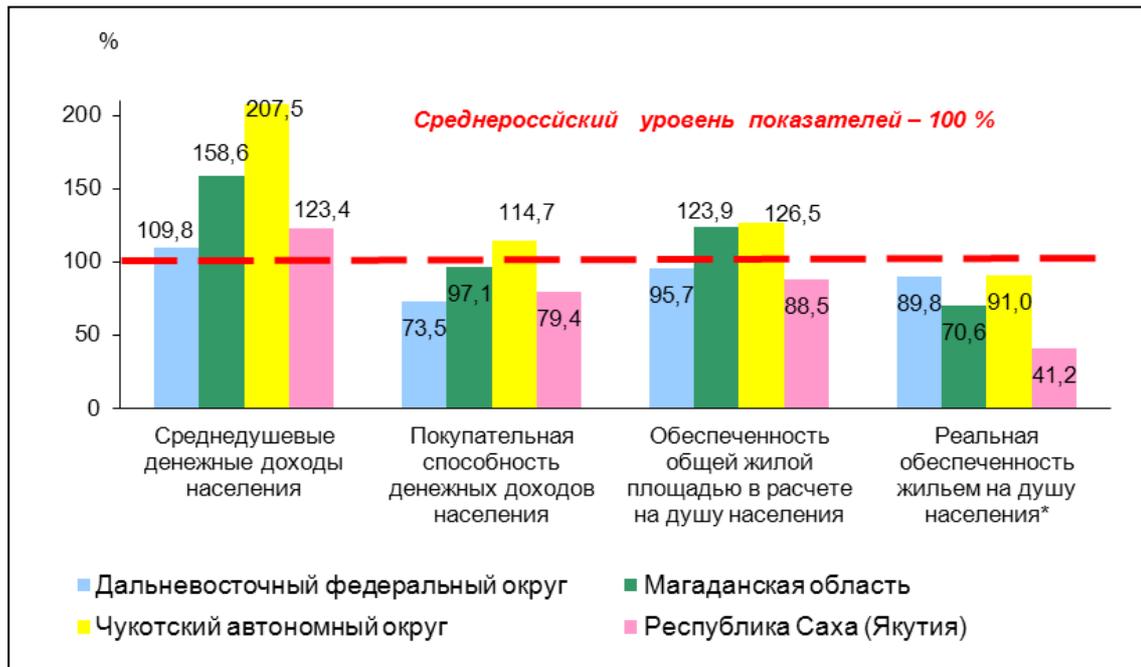


Рис. 3. Показатели уровня жизни населения регионов ДФО относительно среднероссийского уровня, %

В то же время покупательная способность доходов (относительно величины прожиточного минимума соответствующего региона) выше среднероссийского уровня (3,4 прожиточного минимума) на Чукотке лишь на 15%, а в Магаданской области ниже на 3%, в Республике Саха (Якутии) ниже почти на 20%. Согласно нашим расчётам, в благоприятные годы, когда население страны охотно мигрировало в Магаданскую область именно по причине более высокого уровня жизни, это соотношение составляло 5 прожиточных минимумов (1990 г), сейчас лишь 3,3.

Второй важный показатель уровня жизни и привлекательности региона для проживания — обеспеченность жильём. По этому показателю реальная ситуация также кардинально отличается от номинальной: обеспеченность общей жилой площадью в Магаданской области и Чукотском автономном округе выше среднероссийского показателя на 24—26%, они занимают лидирующие места в России по данному показателю, однако без учёта аварийного, ветхого и неблагоустроенного жилья обеспеченность жильём ниже среднероссийского уровня на 30% и 10% соответственно (12 кв.м/чел и 16 кв.м/чел при норме 18 кв.м/чел.), а в Якутии на 60% (рис. 3). К тому же в этих регионах имеется жильё в неперспективных посёлках, так называемое «брошенное», площадь которого также входит в расчёт общей обеспеченности. Без учёта этой категории жилья обеспеченность жилой площадью, например, в Магаданской области, составляет лишь 7 кв.м/чел.

Поэтому результирующий показатели сложившегося уровня жизни (рис. 4) — ожидаемая продолжительность жизни при рождении в Чукотском автономном округе ниже среднероссийского уровня на 10 лет, в Магаданской области на 4 года, в Республике Саха (Якутия) на 2 года.

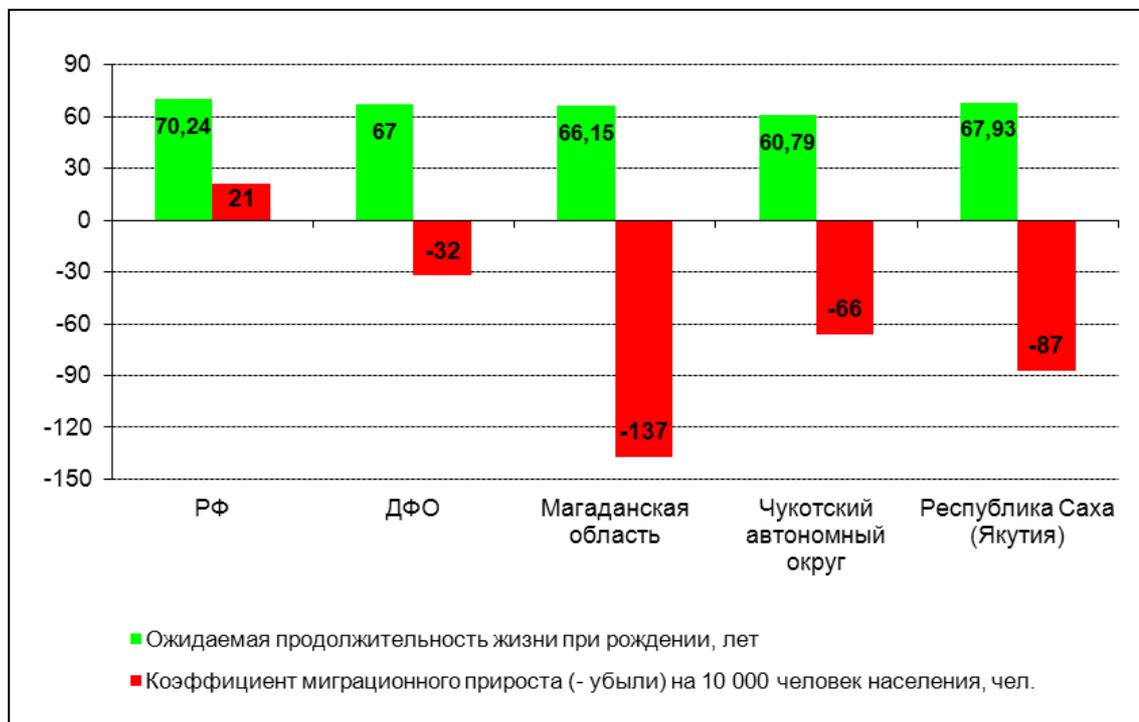


Рис. 4. Результирующие показатели уровня жизни населения

Реакцией на совокупность сложившихся условий жизни является продолжающийся отток населения в более благоприятные для проживания регионы. Несмотря на то, что во всех регионах ДФО идет миграционный отток населения, коэффициент миграционного прироста ниже в Магаданской области в 7,5 раз, в Республике Саха (Якутия) в 5,1 раза, в Чукотском автономном округе — в 4,5 раза относительно среднего показателя по РФ.

### Заключение

Для обеспечения экономического роста и закрепления населения в северных и арктических регионах Дальнего Востока представляется целесообразным в рамках действующих и подготовленных к принятию федеральных законов предусмотреть следующее [3]:

- ✓ обязательную «арктическую компоненту» — специальные экономические и институциональные преференции арктическим регионам для сглаживания экстремальных условий жизнедеятельности и крайней удалённости от поставщиков и потребителей продукции;
- ✓ меры, способствующие повышению уровня жизни (превышение среднедушевого дохода должно быть над прожиточным минимумом в 5 и более раз (уровень 1990 г.),

обеспечение комфортабельным жильем по нормам, превышающим среднероссийские;

- ✓ государственное финансирование объектов транспортной и энергетической инфраструктуры для формирования опорной инфраструктуры Севморпути (например, г. Тикси и г. Певек) и освоения ресурсных проектов территорий.

Решение этих задач должны быть в числе основных направлений деятельности созданной Правительством Российской Федерации 14 марта 2015 года Государственной комиссии по вопросам развития Арктики, которую возглавляет заместитель Председателя Правительства РФ Д.О. Рогозин. В перечне основных задач Государственной комиссии указывается не только повышение эффективности программ и проектов устойчивого развития АЗРФ, расширение её ресурсной базы для обеспечения потребности Российской Федерации в углеводородных ресурсах, водных биологических ресурсах и других видах стратегического сырья, но и *улучшения качества жизни населения, проживающего и работающего в Арктической зоне Российской Федерации, включая коренные малочисленные народы, сохранения их традиционного образа жизни и традиционной хозяйственной деятельности, а также объектов культурного наследия*<sup>12</sup>.

### **Литература**

1. Гальцева Н.В., Фавстрицкая О.С., Шарыпова О.А. Уровень жизни в Магаданской области: мифы и реальность // Региональная экономика: теория и практика. 2014. №26 (353). С. 10—20.
2. Статистический ежегодник. Магаданская область. 2013: Магаданстат. Магадан, 2013. 275 с.
3. Горячев Н.А., Гальцева Н.В., Глотов В.Е., Минюк П.С., Ложкин А.В., Астахов А.С. Геолого-экономические проблемы освоения арктической зоны Дальнего Востока России / Научно-технические проблемы освоения Арктики / Российская академия наук. М.: Наука, 2015. С. 363—383.

*Рецензент:* Тоскунина Вера Эдуардовна,  
доктор экономических наук, профессор САФУ

---

<sup>12</sup> Об утверждении Положения о Государственной комиссии по вопросам развития Арктики. Постановление Правительства РФ от 14 марта 2015 года № 228. URL: <http://government.ru/media/files/Cozw5FAxCGc.pdf> (дата обращения: 15.06.2015).

УДК 332.146.2

## Страны-наблюдатели Арктического Совета: сравнительный анализ человеческого развития



© **Говорова** Наталья Викторовна, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра международных социально-экономических сопоставлений Института Европы РАН, доцент Московского технологического института. E-mail: n\_govorova@mail.ru Тел. +7-916-374 8528.

**Аннотация.** В работе проводится сравнительный анализ человеческого развития стран-наблюдателей Арктического Совета. Выявлены сходства, различия и преимущества, применительно к качеству и динамике развития человеческого потенциала. Сделан вывод о позитивных тенденциях развития человеческого потенциала в них и перспективах совместного осуществления важных социально-экономических проектов в Российской Арктике.

**Ключевые слова.** Арктика, страны-наблюдатели Арктического Совета, человеческий капитал, индекс человеческого развития, уровень и качество жизни, образование, конкурентоспособность

## The observer countries of the Arctic Council: a comparative analysis of human development

© **Govorova, Natalia V.**, Candidate of Economics, Leading Researcher of the Center of the international social and economic comparison, Institute of European studies, Russian Academy of Sciences; Associate Professor, Moscow Technological Institute. E-mail: n\_govorova@mail.ru

**Abstract.** The article represents a comparative analysis of human development of the countries - observers of the Arctic Council. Similarities, distinctions and advantages are presented in their relation to the quality and dynamics of human development. The conclusion is drawn on positive tendencies of human development and prospects of a joint implementation of the most important social and economic projects in the Russian Arctic.

**Keywords:** Arctic, human capital, human development index, countries-observers of the Arctic Council, education, standard of living, education, competitiveness

### **Введение**

В соответствии с новейшими тенденциями эволюции современной экономики её главный потенциал это люди. Инвестиции в человеческий капитал, способный разрабатывать но-

вые технологии, превращать их в востребованный мировым рынком продукт, признаны международным сообществом самыми выгодными для роста конкурентоспособности экономик и являются залогом общественной безопасности и процветания. С целью получения синергетического эффекта в период нового промышленного освоения Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ), форсирования комплексного и сбалансированного пространственного развития региона, наша страна могла бы объединить финансово-экономические и технологические возможности со всеми заинтересованными партнёрами, в числе которых двенадцать стран-наблюдателей Арктического Совета, образующие группу АС-12: Франция, Германия, Нидерланды, Польша, Испания, Соединённое Королевство, Китайская Народная Республика, Итальянская Республика, Япония, Республика Корея, Республика Сингапур, Республика Индия<sup>1</sup>. В контексте экономических проблем возобновления полноценной хозяйственной деятельности на циркумполярных территориях представляется интересным провести сравнительный анализ человеческого капитала стран-наблюдателей АС, объективно оценить соответствующие ресурсы и конкурентный потенциал.

### ***Проблемы человеческого развития***

Основное место в структуре арктического хозяйства занимают добывающие отрасли: горнопромышленная (добыча алмазов, редких металлов, металлов платиновой группы, никеля и кобальта), рыбная и газовая. Нефтегазопромысел стоит практически повсеместно на первом месте при создании добавленной стоимости, заметную роль играют также транспорт, связь, строительство, оптовая и розничная торговля. Совместных усилий требует как экологическая сфера (климатические изменения, безопасность человека и окружающей среды, бережное использование природных ресурсов), так и решение многочисленных и разнообразных экономических задач (прежде всего по извлечению углеводородов на шельфе, эксплуатации Северного морского пути, модернизации энергетической и транспортной систем, включая портовую инфраструктуру, освоению новых судоходных маршрутов), а также социальных проблем (служба спасения, улучшение качества жизни населения). Большая потребность имеется и в организации совместной образовательной и исследовательской деятельности, научно-технического взаимодействия в области судостроения, машиностроения, информационно-коммуникационных и энергосберегающих технологий и инноваций, развитию туризма.

---

<sup>1</sup> Двенадцать неарктических государства являются наблюдателями в Арктическом совете. URL: <http://www.arctic-council.org/index.php/ru/about-us/arctic-council/observers> (дата обращения: 11.07.2015).

Сложностями на пути развития всех этих секторов выступают высокие затраты на транспортные перевозки, отсутствие морской инфраструктуры, экстремальный климат и удалённость ресурсов. При этом сегодня в Арктике сформировалась необходимость диверсификации структуры экономики, увеличения доли отраслей глубокой переработки, инвестиционной привлекательности и высоких технологий, а это, в свою очередь, предъявляет особые требования к кадрам и качеству «человеческого фактора».

Значимый вклад в осмысление и продвижение идей и параметров человеческого развития внесла Программа развития ООН (ПРООН), под чьей эгидой, начиная с 1990 г., ежегодно издаются мировые Доклады о развитии человека. Экспертами ПРООН был предложен аналитический инструмент — Индекс человеческого развития (диапазон от 0 до 1; чем ближе к единице, тем больше возможности для реализации человеческого потенциала), рассчитываемый на основе анализа экономических (среднедушевой валовой национальный доход — ВНД) и социальных (ожидаемая продолжительность жизни и уровень образования) показателей. В таблице №1 представлены последние данные об ИЧР в странах, входящих в АС-12, и составляющих его компонентах.

Таблица 1

### **Индекс человеческого развития стран-наблюдателей и его составляющие**

Страны по рейтингу ИЧР	ИЧР, 2013 г. (рейтинг из 187 стран/значение)	Ожидаемая продолжительность жизни <sup>2</sup> , лет, 2013 г.	Средняя/ожидаемая продолжительность обучения <sup>3</sup> , 2012 г.	ВНД на душу населения, \$ <sup>4</sup> , 2013 г.
Нидерланды	4/ 0,915	81,0	11,9/17,9	42 397
Германия	6 / 0,911	80,7	12,9/16,3	43 049
Сингапур	9/0,901	82,3	10,2/15,4	72 371
Великобритания	14/0,892	80,5	12,3/16,2	35 002
Корея (Респ.)	15/0,891	81,5	11,8/17,0	30 345
Япония	17/ 0,890	83,6	11,5/15,3	36 747
Франция	20/0,884	81,8	11,1/16,0	36 629
Италия	26/0,872	82,4	10,1/16,3	32 669
Испания	27/0,869	82,1	9,6/17,1	30 561
Польша	35/0,834	76,4	11,8/15,5	21 487
Китай	91/0,719	75,3	7,5/12,9	11 477
Индия	135/0,586	66,4	4,4/11,7	5 150
<i>Справочно:</i>				
<i>Россия</i>	<i>57/0,778</i>	<i>68,0</i>	<i>11,7/14,0</i>	<i>22 617</i>

Источник: United Nations Development Programme (UNDP) Human Development Report, 2014. Sustaining Human Progress: Reducing Vulnerabilities and Building Resilience [1, 2014].

<sup>2</sup> Количество лет, которое может прожить новорожденный, если преобладающие тенденции в области показателей смертности останутся без изменений на протяжении всей его жизни.

<sup>3</sup> Среднее количество лет образования, полученного лицами в возрасте 25 лет и старше / количество лет образования, которое может получить ребёнок, если в течение его жизни сохранятся преобладающие тенденции в области возрастных показателей охвата населения образованием.

<sup>4</sup> Совокупный доход экономики, конвертированный в международные доллары с использованием коэффициентов паритета покупательной способности и разделённый на численность населения.

По результатам исследований ПРООН Индекс человеческого развития (ИЧР) неуклонно рос в течение 1980—2013 гг. во всех исследуемых странах АС-12. Десять из двенадцати государств-наблюдателей АС относятся к странам с очень высоким ИЧР; Китай (а также РФ) и Индия соответственно — с высоким и средним ИЧР. У большинства стран рассматриваемой группы ВНД на душу населения значительно превышает уровень РФ (кроме Индии, Китая и Польши). Данная тенденция справедлива и для ожидаемой продолжительности жизни (кроме Индии) и формальных параметров обучения. При этом такой демографический показатель, как коэффициент фертильности (число рождений на одну женщину), во всех странах АС-12, кроме Индии, ниже необходимого для простого воспроизводства населения (относительно высок он и продолжает расти только во Франции и Великобритании); средний возраст населения имеет тенденцию к увеличению за счёт низкой рождаемости и высокой продолжительности жизни. В таблице №2 представлены отдельные конкретные показатели развития человеческого потенциала<sup>5</sup> в АС-12.

Таблица 2

**Развитие человеческого потенциала: демография, здравоохранение и образование**

Страна	Население, млн. чел., 2013 г./прогноз на 2030 г.	Госрасходы на образование /здравоохранение, 2012/2011 гг., % ВВП	Население с образованием не ниже сред- него, 2012 г., % от лиц старше 25 лет	Качество образования, успеваемость 15-тилетних школьников: средний балл*	
				Математика	Естественно- научные дис- циплины
Великобритания	63,1 / 68,6	5,6 / 9,3	99,9	494	514
Германия	82,7 / 79,6	5,1 / 11,1	96,6	514	524
Индия	1 252,1 / 1 476,4	3,3 / 3,9	38,7	...	...
Испания	46,9 / 48,2	5,0 / 9,4	69,9	484	496
Италия	61,0 / 61,2	4,5 / 9,5	75,7	485	494
Китай	1 385,6 / 1 453,3	... / 5,2	65,3	613	580
Корея (Респ.)	49,3 / 52,2	5,0 / 7,2	82,9	554	538
Нидерланды	16,8 / 17,3	6,0 / 12,0	89,0	523	522
Польша	38,2 / 37,4	5,2 / 6,7	82,3	518	526
Сингапур	5,4 / 6,6	3,3 / 4,6	77,4	573	551
Франция	64,3 / 69,3	5,9 / 11,6	80,5	495	499
Япония	127,1 / 120,6	3,8 / 9,3	86,4	536	547
<i>Справочно:</i>					
<i>Россия</i>	<i>142,8 / 133,6</i>	<i>4,1 / 6,2</i>	<i>90,9</i>	<i>482</i>	<i>486</i>

\*Средний балл для стран ОЭСР по этим дисциплинам 494 и 501.

Источник: United Nations Development Programme (UNDP) Human Development Report, 2014. Sustaining Human Progress: Reducing Vulnerabilities and Building Resilience [1, 2014]

<sup>5</sup> Человеческий потенциал — накопленный населением запас физического и нравственного здоровья, общекультурной и профессиональной компетентности, творческой и гражданской активности, реализуемый в производственной, социальной, культурной и других сферах деятельности, а также в уровне и структуре потребностей. URL: <http://voluntary.ru/dictionary/1019379/word/chelovecheskii-potencial> (дата обращения: 12.07.2015).

По прогнозам в большинстве исследуемых государств (кроме Германии, Польши и Японии) население в среднесрочной перспективе будет увеличиваться, сильнее всего в Великобритании и Франции. В этих экономиках, а также в Нидерландах — самые высокие расходы на обучение и здоровье граждан. В то же время азиатские страны показывают лучшие результаты качества образования по техническим дисциплинам. У России в ближайшие годы — немалый отрицательный прирост населения, расходы на образование и медицину существенно ниже (за исключением Китая и Индии), качество обучения<sup>6</sup> также, по мнению экспертов ПРООН, отстаёт (с последним автор согласен лишь отчасти). Для устойчивого развития необходимо обеспечить экономику региона не только квалифицированными специалистами для нужд арктического хозяйства — биологами, географами, химиками, геологами и геофизиками, горными и строительными инженерами, экологами, но и учителями, врачами, ИТ-специалистами, менеджерами туристического бизнеса. В последние годы возросло внимание федеральных органов государственной власти РФ к вопросам дальнейшего исследования высокоширотных районов нашей страны и их социально-экономического развития. В мае 2015 года из государственного бюджета, например, выделено более 205 млн рублей на экспедиционные исследования в Арктике — обеспечение работы дрейфующей арктической станции «Северный полюс» [2, 2015]. В сфере высшего профессионального образования функционируют Северный (Арктический), Дальневосточный и Северо-Восточный федеральные университеты как крупнейшие научно-образовательные и инновационные центры приполярных регионов России.

### ***Конкурентоспособность рабочей силы***

Развитие науки и технологий является ключевым средством для достижения высокого уровня профессиональных компетенций, оказывает позитивное влияние на здоровье человека, а внедрение их в образование является залогом конкурентоспособности рабочей силы. Таким образом, происходит повышение уровня и качества жизни, что в свою очередь служит повышению производительности труда, рентабельности производства, доходов и качества жизни населения. Анализ статистических данных дает основание утверждать, что существует достаточно чёткая прямая зависимость между уровнем развития человека и конкурентоспособностью: чем больше первый, тем более высокое место занимает страна в мировом рейтинге конкурентоспособности.

---

<sup>6</sup> В настоящее время практически не существует международных индикаторов качества высшего образования. Но имеются некоторые косвенные показатели (число лиц, поступивших в учебные заведения высшего уровня, ранее уже получивших профессиональное образование, уровень безработицы среди лиц с профессиональным образованием и др.).

Всемирный экономический форум (ВЭФ) ежегодно публикует данные об *Индексе глобальной конкурентоспособности* (Global Competitiveness Index — GCI), который рассчитывается на основе более 100 показателей, объединённых в 12 основных составляющих (каждая из которых в свою очередь учитывает от 4 до 21 параметра). В таблице №3 представлены те из них, которые непосредственно связаны с уровнем развития человеческого потенциала и оказывают решающее влияние на конкурентоспособность рабочей силы: здоровье и начальное образование, высшее образование и профессиональная подготовка, эффективность рынка труда, технологический уровень, инновационный потенциал. Необходимо отметить также, что расчёт данного индекса производится с учётом того, что разные государства находятся на различных стадиях экономического развития и обстоятельства, способствующие повышению конкурентоспособности одной страны, могут быть не актуальны для другой. ВЭФ различает три типа экономики — экономика, движимая факторами (Индия), эффективностью (Китай) и инновациями (Франция, Германия, Италия, Япония, Республика Корея, Нидерланды, Сингапур, Испания, Великобритания). Польша (и РФ) находится на промежуточном этапе между 2 и 3 этапами (определяется по ВВП на душу населения в долларах США, соответственно — меньше 2 тысяч; 3—9 тысяч; более 17 тысяч).

Таблица 3

**Рейтинг конкурентоспособности АС-12**

Страна / индекс GCI (место в рейтинге из 144 стран)	Здоровье и начальное образование	Высшее образование и проф. обучение	Эффективность рынка труда	Технологическая готовность	Инновации
Сингапур / <b>2</b>	3	2	2	7	9
Германия / <b>5</b>	14	16	35	13	5
Япония / <b>6</b>	5	21	22	20	4
Нидерланды / <b>8</b>	5	3	21	9	8
Великобритания / <b>9</b>	21	19	5	2	12
Франция / <b>23</b>	18	28	61	17	19
Корея (Респ.) / <b>26</b>	27	23	86	25	17
Китай / <b>28</b>	46	65	37	83	32
Испания / <b>35</b>	34	29	100	27	37
Польша / <b>43</b>	39	34	79	48	42
Италия / <b>49</b>	22	47	136	38	35
Индия / <b>71</b>	98	93	112	121	49
<i>Справочно:</i>					
<b>Россия / 53</b>	56	39	45	59	65

Источник: World Economic Forum. The Global Competitiveness Report 2014-2015. URL: <http://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2014-2015> (дата обращения: 06.05. 2015). [3, 2014-2015]

Пять из двенадцати рассматриваемых государств входят в десятку самых конкурентоспособных стран мира по версии ВЭФ. Россия находится в рейтинге значительно ниже, хотя и поднялась весьма существенно в рейтинге за последние несколько лет (на 14 пунктов с 2012

г.), опередив только Индию, которая, однако, демонстрирует лучшие, чем наша страна показатели в сфере разработки и внедрения инноваций. По параметрам «Здоровье и начальное образование» и «Технологическая готовность» наша страна сильно уступает группе АС-12 (кроме Индии в первом случае и Индии и Китая во втором), особенно Сингапуру, Японии, Нидерландам и Великобритании. Лучшие показатели из представленных в таблице № 3 у РФ по параметрам «Высшее образование и профессиональное обучение» — впереди Китая, Италии и Индии и «Эффективность рынка труда» — обгоняем шесть стран из двенадцати, но существенно отстаем от Сингапура и Великобритании. Худшие показатели у России по параметру — «Инновации», «чемпионами» в этой области выступают Япония, Германия, Нидерланды и Сингапур. Сотрудничество с лидерами по вышперечисленным аспектам в деле подготовки квалифицированных специалистов и передачи новейших технологий в области кораблестроения, океанотехники, обслуживания объектов морской инфраструктуры является необходимым условием эффективной работы в сфере гражданского судостроения (буровые и добычные платформы, шельфовая техника, специализированные суда ледового класса), от которой напрямую зависит наращивание российского присутствия в Арктике, повышение экономической эффективности нефтегазовых проектов на континентальном шельфе.

### **Заключение**

На постоянной основе в Арктический совет, как известно, входят 8 арктических государств: Канада, Дания, включая Гренландию и Фарерские острова, Финляндия, Исландия, Норвегия, Россия, Швеция и Соединённые Штаты, образующие условную группу АС-8. Статус Постоянных участников имеют также шесть международных организаций, представляющих коренные народы Арктики<sup>7</sup>. Из 12-ти стран-наблюдателей Арктического Совета (АС-12) девять являются членами Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), кроме Китая, Индии и Сингапура, у которых, однако, 2, 10 и 36 место по размерам ВВП в мире соответственно [4, 2014]. Республика Корея, Япония и Германия входят в десятку лидеров по финансированию НИОКР — 3, 5 и 9 место [5, 2012].

На фоне высоких социально-экономических показателей развития большинства стран исследуемой группы АС-12 в целом происходит перераспределение финансовых возможностей, обеспечивающих высокий уровень развития человека /работника. Это важно, поскольку в современных условиях к рабочей силе вообще, а особенно в больших международных коллективах, которые работают в Арктике, предъявляются принципиально новые требова-

---

<sup>7</sup> Государства-члены Арктического совета. URL: <http://www.arctic-council.org/index.php/ru/about-us/member-states> (дата обращения: 11.07.2015).

ния: наличие разнообразных навыков, готовность (мотивация) к процессу непрерывного повышения квалификации и освоения новых знаний и специальностей, способность быстро реагировать на меняющуюся ситуацию и решать сложные многофакторные задачи. Накопленные человеком способности и качества, его мотивацию, запас знаний и профессиональных компетенций, сформированных в результате инвестиций в человеческий капитал, можно считать ключевым элементом базовой ресурсообеспеченности экономики, решающим фактором процесса создания и освоения новых современных технологий.

Анализ развития человеческого потенциала 12-ти стран-наблюдателей в Арктическом совете (АС-12) позволяет сделать вывод о позитивных перспективах и тенденциях развития человеческого капитала в них, что может дать нашей стране реальные шансы и немалые выгоды при осуществлении важных социально-экономических проектов в Российской Арктике.

### *Литература*

1. United Nations Development Programme (UNDP) Human Development Report, 2014. Sustaining Human Progress: Reducing Vulnerabilities and Building Resilience. URL: <http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr14-report-en-1.pdf> (дата обращения: 06.05. 2015).
2. На возобновление исследований в Арктике правительство выделило более 205 млн рублей. URL: <http://www.interfax.ru/russia/441036> (дата обращения: 11.05.2015).
3. World Economic Forum. The Global Competitiveness Report 2014—2015. URL: <http://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2014—2015> (дата обращения: 06.05. 2015).
4. The World Bank. World Development Indicators: Gross Domestic Product 2014. URL: <http://data.worldbank.org/data-catalog/GDP-ranking-table> (дата обращения: 08.05.2015).
5. UNESCO Institute for Statistics, 2012. URL: <http://data.uis.unesco.org/Index.aspx?query-id=74> (дата обращения: 15.05.2015).

*Рецензент:* Сеницкая Наталья Яковлевна,  
доктор экономических наук, профессор

УДК 338.1/339.9+656.02

## Северный морской путь: потенциал ожидания и реальные проблемы функционирования



© **Залывский** Николай Павлович, профессор, доктор экономических наук, зав. кафедрой экономики Высшей школы экономики и управления САФУ им. М.В. Ломоносова. Автор около 240 научных публикаций по проблемам социально-экономического развития Европейского Севера и арктической политики. E-mail: n.zalyvskiy@narfu.ru

**Аннотация.** Главным предметом статьи являются проблемы позиционирования арктических регионов как участников реализации федеральной арктической стратегии. Они анализируются в контексте задачи повышения эффективности функционирования

Северного морского пути, воспринимаемого весьма важным фактором их социально-экономического развития. Автор соизмеряет отдельные аспекты конкуренции СМП и Суэцкого канала, уточняет акценты в историко-экономическом желании Архангельска и Мурманска быть главными воротами в Арктику.

**Ключевые слова:** Северный морской путь, ворота в Арктику, конкуренция, Суэцкий канал, региональные проекты, транспортная инфраструктура, иностранные компании, модели управления СМП

## The Northern Sea Route: the potential of expectations and the real functioning problems

© **Zalyvsky, Nikolay P.** Professor, Doctor of Economics, Head of the Department of Economics, Graduate School of Economics and Management NArFU. The author of about 240 scientific publications on issues of socio-economic development of the European North and Arctic policy. E-mail: n.zalyvskiy@narfu.ru

**Abstract.** The main objective of the article is positioning of the Arctic regions as the participants of the federal Arctic strategy. The regions are analyzed in the context of improving the efficiency of the Northern Sea Route, perceived a very important factor in their economic and social development. Author compares some aspects of the competition between the NSR and the Suez Canal, with focus on the historical and economic desires of Arkhangelsk and Murmansk to be the main gateway to the Arctic.

**Keywords:** *Northern Sea Route, the gateway to the Arctic, the competition, the Suez Canal, regional projects, transport infrastructure, foreign companies, management model of the NSR*

### **Введение**

Актуализация национального и международного интереса к Северному морскому пути обусловлена как геополитическими процессами (постоянной тенденцией к разделу Арктики), так и потребностями развития Арктической зоны РФ и всей России. Внешний импульс был задан призывом президента СССР М. С. Горбачева (Мурманск, 1987) к международному сотрудничеству в Арктике, к открытию международного судоходства по Северному морскому пути. Открытие и хозяйственное освоение крупных месторождений углеводородного сырья в Арктике «подогрело» коммерческие интересы к разработке Международной программы освоения Северного морского пути — International North Sea Route Programme (INSROP, 1993), обострило потребность в институализации Россией механизма управления этой трассой, поддерживает дискуссию по ключевым проблемам использования Северного морского пути разных стран, судовладельцев и международных институтов.

Ныне каждый регион РФ, фасад которого упирается в ледовое поле Арктики, стремится позиционировать себя субъектом осуществления «Основ государственной политики России в Арктике до 2020 года» (2008) и «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» (2013)<sup>1</sup>. Идейная подоплёка такого публичного декларирования намерений — восьмой пункт Стратегии, обязывающего продумывать меры по комплексному подходу к социально-экономическому развитию арктических регионов, к международному взаимодействию.

И, естественно, центры региональной политики не обходятся без акцента на проблеме идентификации места и роли Северного морского пути длиной 5 600 км для соответствующей арктической территории. Объективная взаимозависимость и взаимосвязь внутренних и внешних аспектов политико-экономического статуса СМП подводит научный анализ автора к определению степени причастности региональных центров арктических регионов России к разработке и осуществлению стратегии координации управления Северным морским путём — от Карских Ворот до Бухты Провидения.

Последующее выделение сущности и форм регионального позиционирования на территории, находящейся в пределах географических координат СМП, учитывает: а) существование администрации СМП с центральным офисом в Москве и наличие инициативы о переносе голов-

---

<sup>1</sup> Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года URL: <http://www.government.ru/docs/22846/> (дата обращения: 21.02.2014).

ного офиса администрации СМП в Архангельск<sup>2</sup>, масштабы акватории СМП, ограничиваемые 12 милями территориальных вод и 200 милями экономической зоны с возможностью свободного движения судов, в т.ч. иностранных; б) потенциально-необходимые объёмы и направления модернизации СМП и всей прилегающей инфраструктуры обеспечения морского судоходства.

Следовательно, для субъектов РФ принципиально важно предвидение средневзвешенных изменений социально-экономических параметров состояния арктических регионов. Дифференциация интервала (5—60 лет) создания и воспроизводства позитивных факторов хозяйственной деятельности [1,332] — важнейшая институциональная предпосылка восприятия СМП как национальной транспортной коммуникации и ключевым фактором динамичного экономического подъёма каждого арктического региона. Эти районы РФ признаются стратегическим резервом развития страны. Они будут эффективно использоваться, если регионы освоят рациональную технологию пользования ключами от ворот в Арктику.

Теоретическое выделение обстоятельств, затрудняющих реалистичный взгляд на решение этой задачи, составляет предмет последующего внимания автора к комплексу технико-экономических предпосылок и политэкономических нюансов долгосрочной организации Северного морского пути.

### ***Архангельск и Мурманск — кто главные ворота в Арктику?***

Две оговорки важны в поиске ответа на данный вопрос. *Во-первых*, настоящая и будущая причастность арктических городов (портов) к СМП проектируется историей предшествующей их экономической специализации и возможностью её преемственности в рыночных условиях. *Во-вторых*, макроэкономическая роль отдельных компонентов арктической трассы определяется не региональными и муниципальными чиновниками, а наличием стратегических инвестиционных программ (федеральных, региональных, корпоративных) по созданию в этих городах новых и модернизации действующих производственных мощностей с целевым назначением быть опорными базами хозяйственного освоения российской Арктики. И, естественно, нам импонирует желание Архангельской области играть важную роль в освоении Арктики, сотрудничестве с соседними регионами и международным сообществом [2]. Такое желание базируется на историческом преимуществе региона, подкреплено наличием Архангельского морского порта, инфраструктурным потенциалом Архангельска.

В таком контексте взглянем на Архангельск и Мурманск — два морских порта с совершенно разными географическими условиями, динамикой историко-экономической судьбы. Со-

---

<sup>2</sup> Отвечает интересам развития Арктики // Архангельск. 2015. 16 апреля. С. 9.

поставим политические ожидания региональных элит по двум критериям: самоидентификация региональных центров и причастности поселений как субъектов организации Северного морского пути, хозяйственного освоения Арктики. Мурманск и Архангельск, отражая предшествующую историю и современную роль, декларируют себя в качестве форпостов военно-морского могущества России [3].

Тот и другой город действительно имеет право на такое самоопределение, как и на квалификацию себя «воротами в Арктику». При этом уже надо ощущать восхождение новых звёзд арктической политики. На Европейском Крайнем Севере — это Ненецкий автономный округ в составе Архангельской области. Всё чаще НАО позиционирует себя не только опорным форпостом, но важнейшим звеном инфраструктуры освоения Арктики, ключевым регионом страны по развитию хозяйственной деятельности в Арктике. Перетягивание каната миссии региональных центров в Арктической стратегии РФ налицо, однако здесь интересна палитра самооценок их практических возможностей.

Исторически Архангельск действительно исключительно важный центр морского судоходства даже в Европейской части РФ. Это родина отечественного судостроения и Военно-морского флота, база размещения флота Северного морского пароходства [4], включающего 34 единицы судов различного назначения и 18 судов транспортного флота. Его универсальные сухогрузы дедевейтом 2500—14000 тонн перевозят многие виды сухих грузов, в т.ч. радиоактивные и опасные. Компания сохраняет статус круглогодичного перевозчика по порту Архангельск, в портах Скандинавии и Финского залива, активно использует трассу Северного морского пути. ОАО «СМП» традиционно осуществляет морские перевозки в арктическом регионе судами ледового класса Л1 и усиленного класса в сложных погодных и технических условиях. Уже несколько лет суда ОАО СМП доставляют обетонированные трубы на комплекс "MRTS-Defender" в Байдарацкую губу Карского моря, содействуя обустройству системы магистральных газопроводов Бованенково-Ухта (проект «Ямал» компании «Газпром»).

В 2011—2014 годы у этого пароходства возросла уникальность перевозки грузов по трассе Северного морского пути. Напомним о некоторых из них. Это доставка из Норвегии на Сахалин т/х «Пионер Молдавии» крупногабаритного груза — манифольда весом 407 тонн для проекта «Сахалин-3». В 2012 году т/х «Иоганн Махмасталь» доставил груз для горной компании на Анабар в Якутии, а теплоходы «Павел Корчагин» и «Иван Рябов» с Земли Франца-Иосифа первый груз арктического металлолома. Этот год положил начало участию судов Северного морского пароходства в перевозке грузов в порт Сабетта. Ежегодно буксирный ледокол «Норд» совершает буксировку различных морских объектов из Архангельска на Шпицберген. В 2013 году

теплоход «Инженер Трубин» стал участником экспериментальной экспедиции Тюмень — Сабетта — Китай — Новый Порт, совершив первый исторический рейс из строящегося нового порта Сабетта (Ямал). 2014 год, обозначивший рост объёма каботажных перевозок в три раза к уровню 2013 года, для ОАО «СМП» обозначил и причастность к большой логистической цепочке по обустройству инфраструктуры Арктики по заказу Министерства обороны России (теплоходы «Иоганн Махмасталь», «Инженер Вешняков»). Впервые в истории СМП была апробирована выгрузка вертолётами теплохода «Инженер Трубин».

Иными словами, Архангельск не сдаёт позиции, стремится соответствовать вызовам процесса хозяйственного освоения арктических пространств. Таков лейтмотив аргументов, представленных администрацией Архангельской области на заседании Государственной комиссии по вопросам развития Арктики в апреле 2015 года. И всё же лозунговая привлекательность бренда Архангельска как «ворот в Арктику» не должна вести к нивелированию места и роли других ворот в системе Севморпути. В России давно действует четыре морских пароходства со своими корпоративными практиками деятельности в Арктике. В эту деятельность включено не менее 70 крупных портов и пунктов, включая крупнейшие порты в Диксоне, Дудинке, Тикси, Певеке и Провидении. Беспочвенны потуги принижать значение Мурманска как нового форпоста освоения Севера. ОАО «Мурманский морской торговый порт» (ММТП) располагает 20 причалами общей протяжённостью 3 460 метров<sup>3</sup>, достиг грузооборота в 17,13 млн. тонн (2013). Здесь тоже имеются благоприятные инженерно-технические предпосылки для интеграции в схему арктической логистики. Гидрология причалов позволяет принимать суда длиной более 265 метров с осадкой до 15,5 метров.

Не секрет, что соответствующие региональные институты генерируют политическую риторику об укреплении стратегического статуса областных центров с морскими портами в реализации геоэкономических и федеральных целей арктической политики РФ. Это признак возбуждения у зарубежных инвесторов и перевозчиков генеральных и иных грузов долгосрочного коммерческого интереса. Предпринимаемые меры по расширению перечня транспортных услуг и эксплуатации Северного морского пути в интересах внутрирегиональных потребностей тоже.

Тот и другой вариант вписывания регионов, портов в хозяйственное освоение Арктики, безусловно, необходимое звено предупреждения депрессивных настроений и поощрения оптимизма деловой и гражданской активности бизнеса и местного населения, препятствующего культу «тупиковых» или бесперспективных территорий. Показателен пример губернатора

---

<sup>3</sup> Программа инновационного развития ОАО «Мурманский морской торговый порт» на период 2011—2015 гг. URL: <http://innovation.gov.ru/sites/default/files/documents/2014/5712/1347.pdf> (дата обращения: 12.07.2015).

Мурманской области. М.В. Ковтун не только презентует проект «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» как опорной береговой базы, но и доказывает (со ссылками на крупнейшие объединения — «Газпром», «Роснефть» и «НОВАТЭК») максимальная перспективность региона для создания береговых баз снабжения материалами и оборудованием шельфовых месторождений, развертывания производственных мощностей по строительству и обслуживанию морских платформ, по обеспечению шельфовых проектов в западной Арктике<sup>4</sup>.

России важен мультипликативный эффект кооперации ресурсов страны и её регионов, поэтому полезно видеть межрегиональную конкуренцию морских портов России как ключевых акторов использования арктических коммуникаций. Автор исходит из того, что место каждого морского порта (города) в осуществлении федеральных приоритетов в Арктике украшают не популистская самоидентификация, а нахождение оптимальной связки краеведческого патриотизма и наращивания прагматичного потенциала для решения фрагментарных задач социально-экономического развития. Без этого не синтезировать нынешние проблемы в геополитический социально-экономический успех России в Арктике.

Такова экономическая и инвестиционная философия Архангельской области, администрация которой лоббирует реализацию трёх проектов — Северного морского пути, «Белкомурра» и глубоководного порта в Архангельске как факторов изменения транспортных потоков грузов, повышающих логистическое значение Архангельского морского порта в деле хозяйственного развития многих арктических регионов [5, 220]. Реалистичность ожиданий подкрепляется протяжённостью в 3,4 км причальной линии порта Экономия, возможностью приёма судов длиной до 190 метров с осадкой до 9,5 м водоизмещением до 30 тысяч тонн, давно существующим единственным контейнерным терминалом на Севере России, традиционно ориентированным на обслуживание трассы Северного морского пути. Через Архангельский порт идут грузы для освоения углеводородных месторождений на полуострове Ямал.

Не будем дублировать историко-экономическую конкретику Архангельского и Мурманского торговых портов, демонстрирующей, по мнению одного автора, наличие субъективной конкуренции между ними на почве политического лоббирования [6, 37]. Теперь к ней добавляются объективные обстоятельства в виде дефицита федерального бюджета в 2—1.5% ВВП, санкционного усложнения макроэкономических позиций России в Арктике. Новые условия предопределяют федеральное внимание региону с наибольшей стратегической значимостью в деле освоения Российской Арктики.

---

<sup>4</sup> Обслуживание шельфовых проектов, аквакультура и туризм станут новыми направлениями развития Мурманской области. URL: <http://morvesti.ru/detail.php?ID=32203>. Комплексное развитие Мурманского транспортного узла. URL: <http://helion-ltd.ru/mtk-development-stages/> (дата обращения: 25.03.2015).

Регионам уместно быть более точными (объективными) в определении миссии в деле осуществления стратегии развития Арктической зоны РФ. Нет потребности создавать у населения иллюзию исключительности того или иного областного центра, морского порта. Можно каждый город величать «столицей Русского Севера», однако это затуманивает сугубо экономические технологии развития Арктики. Условие оптимального менеджмента — чёткое внутрифедеральное разделение функций управления каждого региона, ибо перетягивание на себя «одеяла» затрудняет соизмерение эффективности использования финансовых инвестиций и социально-экономической выгоды хозяйственной деятельности в Арктике. Например, Архангельск как хорошо организованная функциональная база перевалки генеральных грузов может быть менеджерским центром координации части процессов хозяйственного освоения и научного изучения Арктики, преимущественно в пределах Баренцева и Карского морей. В той и другой роли Архангельск сможет быть эффективным игроком на сцене арктической деятельности, особенно при достройке и модернизации «Белкомура» — железной дороги от Архангельска через Карпогоры к Перми. Ввод в эксплуатацию этой дороги действительно увеличивает транспортно-транзитный потенциал региона и соответственно бюджетные доходы.

К сожалению, нередко бывает так, что имеющиеся возможности оптимизации экономики не открываются в нужный момент истории развития и поэтому не служат фактором политики успешного развития. Многолетняя «непонятка» с этим проектом, давно доказанной выгодой сокращения плеча перевозки грузов по сравнению с Мурманском и Усть-Лугой почти на тысячу и пятьсот километров — тому зримый аргумент. Получается, России не хватает денег на своё устойчивое экономическое будущее. С другой стороны, если бы «Белкомур» ввели в действие в 2012—2014 годы без формирования глубоководного района Архангельского морского порта, то коммерческая привлекательность Архангельска, возможно, была бы испорчена.

Белкомур — это транзит грузов с предполагаемым объёмом в 35—55 млн. тонн, которые (уголь, калийные удобрения, контейнеры, продукцию ЛПК и ЦБП) надо отправлять морем. Без создания новых специализированных терминалов, максимально автоматизированных, оперативная обработка грузов будет затруднена. Хорошо, что наконец-то строительство нового порта площадью 180 гектаров включено в транспортную стратегию РФ до 2030 года с предварительной оценкой инвестиций в 35 млрд рублей. Следовательно, построенный Белкомур и Архангельск с глубоководным портом для приема судов дедвейтом более 60 000 тонн, с развитой портовой инфраструктурой и инновационными технологиями обработки грузов можно расценивать как факторы переключения коммерческих перевозчиков других стран, российских предприятий на Архангельск.

Будут ли при этом расти объёмы транзита? Позитивный ответ предвосхитит закономерность: регион уверенно будет укреплять интеграционные связи с мировым рынком товаров и займёт позицию активного участника использования всего евразийского маршрута Северного морского пути. Тогда вполне возможно уменьшение попыток к исключению Архангельска из списка стратегических опорных центров организации хозяйственной деятельности в Арктике, проектирование депрессивных ожиданий у его жителей. Подобные воззрения тоже базируются не на пустом месте.

Действительное место Архангельска во многом определяется макроэкономическими решениями по межрегиональному разделению (внутрифедеральной специализации) труда по хозяйственному освоению Арктики. Объективно и другое: у Мурманска более выигрышна географическая предпосылка для перенаправления транзитных (генеральных) грузов Архангельска. К сожалению (а возможно к счастью), лучше загодя подыскивать ему новые технологические ниши, позволяющие реэкспортировать славу и авторитет первого морского порта России в один из многих центров арктической логистики, в исторически новое лицо Арктического региона. Например, в ведущий центр атомного судостроения в лице Архангельско-Северодвинской агломерации, в важнейший форпост северной народной культуры при сохранении и упрочении роли морского торгового порта и железнодорожного узла как тактической базы перевалки народнохозяйственных грузов для нужд отдельных арктических регионов.

На мой взгляд, социально привлекательный оптимизм жить на берегах Белого моря базируется не на привязке Архангельска к бренду главной столицы Севера и Арктики, а на восприятии качества жизни в каждом муниципальном образовании. При его наличии мало у кого повернется язык про «тоску, треску и доску». Инновационное обновление местной экономики — исключительная предпосылка идентификации населением территории проживания как исторически благоприятной, перспективной и стабильной.

Такова системная предпосылка превращения Архангельской области в субъект материализации региональных конкурентных преимуществ, реалистичного выхода региона в 2030 году на рубеж намеченного увеличения объёма регионального валового продукта. Динамику может усилить и судостроительный комплекс Северодвинска, если он будет активней реагировать на нужды гражданского и тралового флота, снабжения и обеспечения потребностей других участников хозяйственного освоения Арктики. Особенно при выборе конструктивной политики импортозамещения в производстве технологического оборудования по обслуживанию различных арктических промыслов, в строительстве платформ для нефтегазодобычи на шельфе.

Ещё один эксклюзивный момент субъективной конкуренции регионов. Портовую специфику регионов дополняет гуманитарная составляющая. Неоднократно фиксировал в выступлениях участников научных конференций в Архангельске тезисы о лидерстве в фундаментальных и прикладных исследованиях Арктики. Создание в Тикси федерального научного арктического центра — тоже пролог обострения конкуренции между научно-образовательными центрами Архангельска, Мурманска, Сыктывкара, прежде всего, за финансовые гранты федеральных ведомств. Иногда возникает ощущение, что объёмы грантовой поддержки могли быть меньшими, если бы действовал механизм унификации социально-гуманитарного познания, исключавшего представление результатов, почти не добавляющих принципиально новых знаний о социально-культурном развитии Арктики. Не помешало бы ввести глоссарий новизны научных отчётов, позволяющих получить достоверное представление о сущности научного достижения каждого грантополучателя. Тогда более реалистичной выглядела бы траектория теоретического развития северной регионологии.

***Материковая транспортная инфраструктура — необходимый объект макрополитики развития Северного морского пути***

Обратим внимание на то, что «модернизация и развитие инфраструктуры арктической транспортной системы и рыбохозяйственного комплекса в Арктической зоне Российской Федерации является приоритетом государственной политики Российской Федерации в Арктике до 2020 года и дальнейшую перспективу<sup>5</sup>. Однако северные морские коридоры только часть геоэкономической проблемы России. Не самой принципиальной. На мой взгляд, нельзя забывать, что северные регионы страны — аутсайдеры по уровню транспортной обеспеченности и развитости. Состояние транспортно-логистических узлов, интегрирующих коммерческие потребности автомобильного, железнодорожного, авиационного и даже речного транспорта, ниже всякой критики, а имеющиеся проблемы, отмеченные некоторыми исследователями [7], не получают должного внимания.

Перспективы комплексной модернизации транспортно-логистической сети арктических регионов, особенно краткосрочные, достаточно туманные. Вот почему макроэкономическим императивом оптимизации условий внутреннего развития арктических регионов должен рассматриваться весь транспортный узел. Пока для населения не береговых муниципальных образований арктических регионов характерны, к сожалению, концептуальные сомнения в том, что транспортная доступность сёл и деревень как фактора улучшения повседневных коммуникаций

---

<sup>5</sup> Государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года». Постановление Правительства РФ от 21 апреля 2014 г. N 366.

с большой землёй будет реальностью и результатом позитивной модернизации региональной инфраструктуры.

Переломить эти депрессивные ожидания, антиконкурентное ограничение социальной мобильности рабочей силы, можно и нужно. Для этого федеральные субъекты управления должны воспринимать транспортную инфраструктуру материкового Севера (Арктики) фактором геополитической защиты арктического фасада государства и надежного моста сотрудничества с азиатскими странами. Пора внедрять политику межрегиональной арктической солидарности по институализации модели координации управления развитием материковых коммуникаций. Например, на базе проекта ввода восьми стратегических железнодорожных магистралей, образующих сухопутный транспортный каркас [8, 268]. Компоненты каркаса — Трансполярная магистраль с отводами к значимым арктическим портам, Западно-Уральская магистраль — хорошие варианты кратчайшего пути к потребителям Азии и Америки, как и Индикомур — наиболее экономичный вариант коммуникаций с Европой.

Неблагоприятное соотношение проблем геополитической безопасности Арктики и качества экономики северных регионов уже не изменить без концепции согласованного управления, подкрепляемого аккумуляцией государственных и частных инвестиций. Тогда арктический транзит — морской и материковый — может быть сведён к критериям современной транспортно-логистической коммуникации. Именно данный ракурс сопровождал дискуссию на научно-практической конференции «Арктика — перспективы устойчивого развития» (Якутск, 2014) [9, с. 148—169].

Мотивировать переход к современным транспортным узлам полезно не идеей увеличения грузопотока по СМП в обе стороны — на запад и на восток при всей её финансово-экономической значимости. Ядром национального менеджмента СМП должен быть принцип режима наибольшего благоприятствования устойчивому социально-экономическому развитию субъектов РФ за материковыми пределами полярного круга. Тогда повышение надёжности функционирования трассы, совершенствования структуры экспортно-импортных потоков России окажется индикатором эффективности арктической политики государства.

Для этого, как минимум, нужна национальная стратегия комплексного развития всей сети транспортных коммуникаций северных регионов на 15—50 лет с защищёнными источниками инвестирования. Это первое основание оптимизма веры, что транспортные коммуникации Севера, Сибири и Дальнего Востока помогут реализации стратегии опережающего социально-экономического развития Севера России. Отрадно, что одна институциональная предпосылка — включение Севморпути в приоритеты «Транспортной стратегии Российской Федерации до

2030 года» — открывает шлюзы для вложения капиталовложений в технологическое обновление транспортного комплекса. Возрождение морского порта Тикси, строительство железнодорожной ветки до Якутска — реальные шаги к закладке нового перспективного транспортного коридора из Азии в Европу. Чем больше таких зримых проектов, тем быстрее население и бизнес арктических территорий убедится в позитивном влиянии функционирования СМП не только в качестве международного транзита и фактора укрепления геополитической роли страны. Прежде всего, СМП явится катализатором привлечения финансовых средств федеральных налогоплательщиков, макроэкономическим спонсором осовременивания малого и среднего бизнеса на территории муниципальных образований Арктической зоны РФ.

Однако повышение роли СМП в социально-экономическом развитии арктических регионов предполагает оптимальную интеграцию систем управления всех участников хозяйственной деятельности в Арктике, юридически разобщенных процессами приватизации и переходом в различные формы собственности. Арктические порты, кроме акционированного порта Певек, переданы субъектам Российской Федерации и хозяйствующим субъектам. Арктические порты по-прежнему слабое звено арктической трассы. Отсутствие необходимых средств у собственников тормозит модернизацию технического оборудования портов. Причалные сооружения в большинстве арктических портов требуют капитального ремонта, реконструкции и дноуглубления для приема современных судов. Во многих портах сооружения по приёму и утилизации судовых отходов, средства ликвидации аварийных разливов нефти в критическом состоянии.

Транспортный флот морских пароходств, за исключением Арктического, акционирован. Ледокольный, аварийно-спасательный и гидрографический флот, портовые сооружения, полярные станции, средства навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения и связи находятся в федеральной собственности. Ледокольный флот в доверительном управлении региональных пароходств — Мурманского, Дальневосточного и Северного морского пароходства. Не только зима приносит обстоятельства, когда даже опытные капитаны судов не предвосхищают продолжительность зимних ледокольных проводок<sup>6</sup>.

Недостаток атомных ледоколов (или порядок реагирования на запрос) может увеличить время ожидания проводки сухогрузов, что уже имело место в порту Сабетта. При увеличении грузооборота до 20 млн тонн отдельные факты сверхнормативного ожидания ледовых проводок могут демонтировать оптимистическое представление об интенсивности эксплуатации СМП при активном участии иностранных инвесторов в разработке и освоении минерально-сырьевой базы Арктики. И усиливать стремление западных партнёров к санкционным ограни-

---

<sup>6</sup> Непредсказуемые льды Арктики // Морьяк Севера. 2015. 28 января. С.1.

чениям. 2014—2015 годы показали, что политический шантаж сильнее экономического использования рентабельных и безопасных маршрутов. Колоду геополитических карт периодически неплохо подвергать ревизии на предмет своевременного вытеснения нечестной страновой конкуренции и недобросовестного партнёрства в Арктике.

Здесь уместно подчеркнуть другое: услуги ледокольного флота один из признаков конкурентоспособности инфраструктуры обслуживания потенциальных иностранных перевозчиков. Они и впредь, на мой взгляд, будут щепетильными в вопросах времени доставки грузов, интервалы которого находятся в корреляции с уровнем развития и качеством функционирования всей транспортной системы арктических территорий. Тем более что инициатива по трансформации Севморпути в международный проект «Северный морской коридор» с транспортной системой портов и созданием инфраструктуры в северной части Европы — продукт преимущественно западной концепции хозяйственного использования арктических морей. Если действительно Россия реализует к 2030 году межведомственную стратегию формирования арктической транспортной системы, сбалансированной по пропускной способности всех видов транспорта и всех видов дорог (федеральных, региональных, местных, корпоративных) и базирующейся на инновационных технологиях обработки грузопотока, то тогда транспортная инфраструктура будет надёжным инструментом инвестиционной привлекательности и благоприятного делового климата в арктических регионах РФ.

Таков вывод и у авторов монографии, выделивших поддерживаемые нами пять принципов эффективного участия государства в хозяйственном строительстве современной транспортно-логистической системы Арктики [10, 53—54]. Один из них апеллирует к администрации СМП как главному государственному надзорному органу и субъекту организации арктического судоходства, обязанному расширять возможности рационального использования СМП и обеспечения экологической безопасности природной среды<sup>7</sup>.

Повышению эффективности межрегионального управления инфраструктурной модернизацией арктических территорий могло бы содействовать объединение в той или иной форме усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ и хозяйствующих субъектов. Для этого полезен форсайтный подход к определению стратегических сценариев регионального развития. Его продуктивность задается синтезом социально-профессиональной компетентности разработчиков стратегий проектирования оптимальных коммуникаций. Иначе говоря, передовой мировоззренческой культурой управления

---

<sup>7</sup> Проблемы и перспективы развития Северного морского пути. URL: <http://www.unionexpert.ru/index.php/zhurnal-qekspertnyj-soyuzq-osnova/zhurnal-qehkspertnihj-soyuzq-122014g/item/666-problemy-i-perspektivy-smp> (дата обращения: 08.04.2015).

хозяйственными интересами, глубину и палитру которых надо ещё диагностировать. Только в этом случае может появиться менеджерская площадка для эффективного осуществления инфраструктурных проектов. Ориентация на своевременную адаптацию к изменениям социально-экономических ситуаций исключает лихорадочную деформацию миссионерской идеи гармоничного хозяйственного освоения и социального развития арктических регионов. Таким синтезом стратегического предвидения и оперативного вмешательства в социально-экономические процессы предупреждаются политические и рыночные кризисы в развитии и России, её арктических субъектов. Это принципиальное требование для предстоящих 2—3 лет очередного кризисного испытания российской устойчивости в Арктике.

***Суэцкий канал — полигон соизмерения финансово-экономической модели организации коммерческой эксплуатации Северного морского пути***

Для этого нужна реформа арктической политики РФ в части привлечения иностранных партнёров и инвесторов как субъектов регулярного использования и развития этой северной транспортной артерии. Реформа понижения эмоционального восхищения преимуществами Северного морского пути, пока потенциальными, и реформа приближения к объективному соизмерению его недостатков, к сожалению, пока реальных, действительно необходима. Она принципиальна для оптимального размежевания оптимистического и пессимистического (об этом чуть ниже) вариантов процесса превращения СМП в важную транспортную артерию мира.

На саммите АТЭС (2012, Владивосток) участники обсуждали возможности многостороннего партнёрства в развитии СМП, подтвердили целесообразность адекватной модели прогнозирования среднесрочного горизонта его успешной конкуренции с Южным морским путём. Предпосылки для этого есть, но имеются и тормоза. С одной стороны, не исключён стремительный рост объёма евро-азиатских перевозок по СМП. С другой, не снимаются инфраструктурные ограничения.

Дилемма технологической возможности и реального пропускного потенциала, на мой взгляд, ретушируется идеализацией ожиданий российской стороны о месте и роли СМП в сети глобальных морских транспортных коридоров. Несомненное сокращение сроков перевозки на 30—40% по сравнению с периодом транспорта грузов через Суэцкий или Панамский каналы пока целесообразно воспринимать учётно-информационным индикатором. Необходимо понимать, что более короткое плечо — не самый ближний путь. Его мотивационная роль может трансформироваться в конкурентное преимущество, если другие составляющие федерального и регионального менеджмента тоже окажутся убедительными аргументами для иностранных перевозчиков. Время доставки грузов во многом определяет сервис инфраструктурных услуг

портов, проводок, безопасности мореплавания. Важно выработать формулу экономического успеха работы с транзитными маршрутами. Как минимум, нужно убирать почву для сомнения зарубежных судовладельцев в возможностях Северного морского пути по пропуску значительных объёмов транзита [11], в его перспективности для частных компаний, обусловленных их знанием современного состояния его портов и всей инфраструктуры обслуживания трассы.

Подобного мнения придерживаются Норвежская ассоциация судовладельцев, компания «Интертанко», использовавшая челночные танкеры для транзита нефти и газового конденсата по Северному морскому пути. Пока существующие недостатки (организационные, законодательные, экономические) умаляют потенциальные достоинства СМП, до тех пор беспочвенна абсолютизация его будущего места в схеме глобальных грузоперевозок. Сосредоточим внимание на части их (рисунок 2).



Рисунок 1. Факторы сомнения в конкурентном потенциале Северного морского пути

Прежде всего, речь идёт об эксплуатационных расходах, величина которых может варьироваться, по мнению представителя «Canarctic Shipping» — подразделения канадской компании «Fednav», около 50 тысяч долларов за рейс. Зарубежные судовладельцы нередко априори исходят из того, что ледокольное сопровождение объективно дорого, что плавание в этих широтах постоянно напоминает о вероятности повреждения арктическими льдами, также удорожающие страховые расходы перевозчика. Пока суточная тайм-чартерная ставка перехода из Европы в Китай сохраняет существенную разницу, пока администрация СМП не снимет опасе-

ния не получить в нужное время и в нужном месте ледокол, до тех пор правдоподобно отнесение срока обретения СМП потенциала для конкурентного соперничества с Суэцким каналом на 10—15 лет. Тем более что его администрация умело проявляет способность к изменениям, психологически подготовившись к введению скидок к тарифам при обнаружении у грузоотправителей мотива к апробации арктического маршрута. Во-вторых, напомним, что с момента сквозной эксплуатации СМП (ледокольный пароход «Александр Сибиряков», 1932) риски плавания остаются сложной технологической и финансово-экономической проблемой.

Наверное, информация о плохом оборудовании портов, недостаточная осведомленность западных судовладельцев о некрупных портах по трассе Северного морского пути, об условиях и степени оперативности погрузочно-разгрузочных операций, перечне и качестве услуг по судоремонту это тоже мировоззренческие «вериги» на выборе иностранными компаниями Северного морского пути. Подобную нерешительность подпитывают иностранные аналитики практики инспектирования транзитных судов в российских портах, сбора с них пограничных и таможенных сборов как аномалии норм международного права.

Возможно, в этом РФ не совершенна, но, на мой взгляд, удовлетворять инвестиционные потребности содержания инфраструктуры СМП должны на солидарной основе все его пользователи. Наличие тенденции превращения Северного морского пути в международную транзитную магистраль, которая в XXI веке может стать маршрутом круглогодичного использования, ускорит обновление институциональных норм режима пропуска иностранных судов. Национальный менеджмент, вероятно, ассимилирует цивилизованные принципы и нормы регламентации хозяйственной деятельности на трассе Северного морского пути, поведение экипажей судов и обслуживающего маршрут персонала.

Надеемся, Полярный кодекс (Polar Code), разработка которого инициирована Международной морской организацией (ИМО), интенсифицирует работу по повышению привлекательности российской культуры работы в арктических портах. Ведь в этом как в факторе улучшения качественных показателей международной торговли заинтересованы и российские, и иностранные практики трампового судоходства по Северному морскому пути. Нам тем более не пристало подвергать эту перспективу обструкции при оговорке, что перераспределение грузопотоков важно для перевозчиков, грузополучателей и грузоотправителей и реально при реальной оптимизации финансовой выгоды северного и южного морских торговых путей.

СМП может активно эксплуатироваться при прибыльности перевозок и устойчивом, надежном и своевременном обслуживании мореплавания. Здесь автор солидарен с позицией руководителей Союза греческих судовладельцев, компании «Nordstrom&Thulin». Лишь при вы-

ходе администрации СМП на эти условия возникает дилемма двух альтернатив (Севморпуть и южный маршрут) по перевозке грузов между портами Европы, Дальнего Востока, Северной Америки. Только тогда географическое измерение северного пути от Гамбурга до Иокогамы как наиболее краткое окажется конкурентным по сравнению с Суэцким каналом. И всё же не следует идеализировать Северный морской путь с потенциальным объёмом транзита в 8—12 млн тонн в год.

Перераспределение мировых грузопотоков — не синоним его возвышения как международной транспортной коммуникации над ролью Суэцкого канала. Почему? Вероятна ситуация, что «экономически Северный морской путь не станет столь рентабельным, как этого ожидают власти» [12], поэтому федеральным властям придется инвестировать создание и модернизацию инфраструктуры портов, строить ледоколы, решать другие задачи для выполнения СМП функции стратегической обороны страны.

К сожалению, это есть и останется труднейшей проблемой стратегии управления. Она очевидна. Полную чашу рисков заполняют экстремальные условия мореплавания в ледовых условиях, повышенные требования к обеспечению экологической безопасности хозяйственной деятельности в Арктике. Не брать их во внимание нельзя. В противном случае рекомендуют лучше не браться за гуж, а сразу «лезть в кузов» непродуктивного маркетингового поиска потенциальных перевозчиков. Хорошо, что рынок поощряет находчивых и рискованных людей, которые ищут новые рынки сбыта своих товаров. Им нужно помочь обрести не только рациональные логистические схемы. СМП может помочь им в решении этой задачи, если сервис на всем его протяжении окажется соизмерим с представлениями иностранных перевозчиков — европейских и азиатских. Пока такого баланса нет, поэтому риск недостаточного спроса международных перевозчиков на его транзитные услуги в 2015—2030 годы не сужен.

Снижение рисков использования транзитной трассы СМП объективно влечет повышенные финансово-инвестиционные затраты, которые, будучи включенные в коммерческие тарифы транзита, могут потребовать государственной поддержки. Такой протекционизм частным отечественным грузоперевозчикам противоречит нормам либеральной торговли, поэтому национальная стратегия активного использования СМП и международные подходы могут входить в конфликт интересов. Без государственной поддержки или перераспределения налоговых доходов Севморпути трудно стать полезной и выгодной трассой перевозки минерального сырья из арктических регионов России, так и для решения их внутренних социально-экономических проблем. Нужна оценка противоречий интересов федерального центра и субъек-

тов РФ, и ответы, почему знание содержания потенциальных конфликтов между ними необходимо для устойчивого развития государства и его международных позиций в Арктике.

Развитие СМП способно дать мощный импульс развитию не только Дальнего Востока и Севера Российской Федерации, но и экономики страны в целом<sup>8</sup>. Однако недостаточность такого политического признания очевидна. Мы исходим из тезиса, что концепция превращения магистрали в привлекательное для частных компаний России и зарубежных стран направление грузоперевозок — это одно. Концепция конкурентирования СМП с Суэцким каналом, рядом иных крупнейших мировых объектов морской инфраструктуры — это другое.

Финансовым постулатом должна быть не апелляция России к сокращению времени перевозки, хотя без этого не обойтись. Прежде всего, важно оперирование стратегией синергии финансовой выгоды для всех сторон — оператора трассы, перевозчика, грузоотправителя и грузополучателя. Глобализация мирохозяйственных связей позитивна там, где и когда международная торговля становится источником сокращения издержек товарообмена и повышения уровня доходов всех его участников. Путь к оптимальной загрузке СМП — это ценовое благоволение росту его конкурентной привлекательности, которая не обязательный фактор его конкурентирования с Суэцким каналом. Конкретно это означает, что совокупные расходы на транзит по этому маршруту должны быть, как минимум, не больше затрат по иным международным морским коридорам. При безусловном опережении времени и рентабельности доставки грузов СМП может вызвать структурную перестройку каналов движения мировых экспортно-импортных потоков (за 20—30 лет), оставаясь при этом параллельной транспортной магистралью.

Достаточно ли предположения об условиях успеха интеграции крупных товаропроизводителей (продавцов) в мировые рынки? Нет. Проектирование перспектив удачной коммуникационной судьбы Северного морского пути должно быть отдельным звеном федеральной макрополитики. Её компоненты — инвентаризация, регулярное обновление списка вероятных пользователей, включая иностранные компании, утвердивших и реализующих перспективные планы по регулярному транзитному перемещению массовых грузов через СМП. Но даже при успехе на этом направлении оптимизации перспектив транзита следует отходить от представления о Севморпути как возможности только сокращения расстояния и удешевления перевозок [13, 92].

СМП как национальной коммуникации России в Арктике, как хозяйствующего субъекта с единым балансом практически нет. Пока доминирует политико-психологическое восприятие единства всех его компонентов. Вероятно, это подоплёка размытости мнения по юрисдикции

---

<sup>8</sup> Перспективы Северного морского пути. URL: <http://voprosik.net/perspektivy-severnogo-morskogo-puti/> (дата обращения: 15.08.2014).

механизма управления и надзора за режимом использования морской коммуникации. В одном случае, юристы уверены, что РФ имеет полное право управлять проходом судов по Северному морскому пути благодаря нормам Конвенции ООН по морскому праву, установленным в 1982 году. С другой стороны, США не согласны с исключительной российской юрисдикцией над ключевыми акваториями Северного морского пути. Ещё 12 января 2009 года в президентской директиве по национальной безопасности обозначена суть региональной политики США в Арктике. Применительно к теме этого раздела высшим национальным приоритетом названа свобода трансарктических перелётов, свобода мореплавания применительно ко всей Арктике, включая Северный морской путь, который проходит вдоль территории России. Следовательно, работа по уточнению внутренних законодательных норм по правовому регулированию процесса использования зарубежными судоходными компаниями национальной магистрали и припортовых территорий должна быть в первоочередной повестке арктической политики РФ.

Маршруты транзита могут быть в территориальных водах страны и в экономической зоне России. Потенциальные иностранные перевозчики в сложных ледовых ситуациях тяготеют к использованию морского пространства экономической зоны РФ, поэтому первоначально надо договориться и согласовать правила и нормы режима эксплуатации арктического международного коридора вдоль евразийской территории России. Это делать особенно нелегко в фазе сильнейшего международного давления на Россию, которое она испытывает из-за событий на Украине.

Наличие подобной договорённости и будет главным геополитическим преимуществом для России, важнейшей институциональной нормы, закрепляющей российское право устанавливать правила использования СМП иностранными перевозчиками. Когда Россия согласует эти правила как минимум с арктическими государствами, то режим пользования международным арктическим коридором закрепит национальную политическую легитимность. В ней отразится коллективная глобальная власть арктического сообщества над коммуникациями циркумполярного пространства, а юрисдикция России на обеспечение и надзор за безопасностью арктического мореходства, определение условий и режима прохода иностранных судов будет признаваема. Это исключит озабоченность неарктических стран условиями доступа к этому коридору, возможных при нестабильности институтов управления СМП как исключительно российским коридором, даже при перманентном повторении холодных циклов западной геополитики по отношению к России. Тогда действительно роль арктической составляющей национального транспортного комплекса будет оставаться весомой. Во всяком случае, той части СМП, которая направлена в Европу, ибо до сих пор и в будущем преимущественно экспортные товары из России идут в страны Европейского Союза.

### *Заключение*

Изложенным материалом автор исследования очертил отдельные узловые проблемы, в той или иной степени реализующих мероприятия целевой государственной программой развития Арктики и причастных к формированию модели использования Северного морского пути в интересах социально-экономического развития регионов. Совокупность приводимых фактов подводит к выделению арктического регионального пространства в качестве сложнейшего объекта управления, нуждающегося в хорошо скоординированной интеграции деятельности федеральных, региональных органов власти и корпоративных институтов.

Уместны ещё три обобщения. Тяготение материковых арктических регионов к природной транспортной коммуникации — СМП локализует теорию обоснования и практику использования возможностей СМП для решения задач внутрирегионального развития. Большинство субъектов арктического хозяйствования действует в режиме функционирования транспортно-коммуникационной сети, поэтому щепетильно к финансовым издержкам её использования. И, наконец, эта сеть пока не представляет единую инфраструктурную систему, гармонизирующую рынок продавцов и покупателей, интересы населения и арктических кластеров крупного бизнеса.

Мы, конечно, сторонники глобальной рыночной конкуренции как инструмента оптимизации структуры мировых транспортных коммуникаций. Тем не менее, не видим на данном историческом этапе, как и в предстоящие 15—30 лет продуктивным теоретические доказательства конкурентного соперничества между Северным морским путём и Суэцким (а тем более Панамским) каналом. Альтернативность загрузки СМП до минимальной финансовой рентабельности совокупных затрат на его функционирование должна быть результатом спокойной деловой работы отечественных макроэкономистов и федеральных (региональных) властей по удовлетворению, прежде всего, потребностей внутрирегионального и межрегионального разделения труда, ресурсного обеспечения национального и местных рынков арктических регионов, северных территорий.

Именно этим направлением эффективного развития всех составляющих экономики Севера привлекаются значительные грузопотоки и инвестиции, открывается и воспроизводится перспектива привлекательного режима эксплуатации СМП. Когда экономический климат будет благоприятным для отечественных резидентов, тогда и иностранные компании повезут Северным морским путём товары. Рост объёмов перевозимых грузов проиндексирует его международный статус не в ущерб Суэцкому каналу.

Прирост мирового ВВП даст достаточный фронт работы вне конкурентных стратегий для обоих транспортных коммуникаций. Каждая из них имеет свои объективные ограничения (Су-

эцкий канал не пропускает корабли с осадкой более 20,1 метра, северный транспортный коридор экономит каждому судну 500 тысяч евро и до 15 дней в пути) [14, 460], поэтому их плюсы и минусы дифференцируют грузопотоки не по законам глобальной внутриотраслевой конкуренции, а по принципу географической специализации государств и товаропроизводителей.

Это вовсе не отменяет *политическую конкуренцию* арктических регионов за доминирующее влияние в тех или иных кластерах арктической экономики. Только подоплёка, по мнению исследователя, здесь другая. На кон ставится авторитет региональных лидеров, их умение вдохновить население арктических регионов брендом особой роли субъекта РФ в реализации арктической стратегии государства. Естественно, за публичной политикой стоят вполне прагматичные цели: притянуть максимальные финансовые ресурсы государства и корпораций на территорию, без которых они не могут преодолеть депрессивную историю выживания и рассеять циркулирующие у населения стереотипы о местах проживания как тупиковых, бесперспективных. Вдохновлять могут только масштабные идеи и проекты, даже в случае очевидного прожектерства их авторов.

Выделение национального подхода к арктической трассе автором тоже не случайно. Памятуя о геополитических эксцессах, вероятности усиления в будущем геоэкономических и военно-стратегических манёвров ведущих стран мира вокруг циркумполярных областей планеты, необходимо раз и навсегда усвоить принцип геополитического позиционирования России в этом регионе. Мотивация к укреплению международной и региональной основ, в частности, через Арктический совет и Совет Баренцева/Евроарктического региона, должна непрерывно верифицировать искренность наших партнёров по арктическому взаимодействию и ориентироваться на обеспечение незыблемости и соблюдения интересов РФ в Арктике как вечного критерия её военно-стратегической уверенности в своей безопасности.

### **Литература**

1. Залывский Н.П. Стратегия инвестирования для устойчивого развития Европейского Севера России. Архангельск: изд-во ПГУ, 2000. 414 с.
2. Орлов И.А. Арктический вектор // *Sozvezdye*. 2013. №18. С. 4—6.
3. Соглашение подписано // *Моряк Севера*. 2015. 25 февраля. С.4. Первый на Крайнем Севере // *Поморская столица*. 2014. №10. С. 4,6,13.
4. Северное морское пароходство. URL: <http://www.ansc.ru/rus/Company/InfR.shtml> (дата обращения: 06.03.2015)

5. Залывский Н.П. Причины научного интереса к арктическому миру земли // Материалы науч. конф. «Развитие Северо-Арктического региона: проблемы и решения. Архангельск: ИПЦ САФУ, 2012. С.220—221.
6. Зайков К.С. «Арктическая конкуренция» морских транспортных узлов: столкновение бизнес-интересов или игра на выбывание? // Арктика и Север. 2015. №19. С.35—55. URL: <http://narfu.ru/aan> (дата обращения: 25.04.2015).
7. Башмакова Е.П., Васильев В.В., Козьменко С.Ю. и др. Транспортно-инфраструктурный потенциал Российской Арктики. Под ред. В.С. Селина. Апатиты, ИЭП КНЦ РАН, 2013. 279 с.
8. Андрианов В.А. Формирование транспортной инфраструктуры российского сектора Арктики в XXI веке // История изучения и освоения Арктики — от прошлого к будущему: сб. материалов науч. конф. с международным участием. Архангельск: ИПЦ САФУ, 2012. С. 268—269.
9. Кондратьева В.И., Лукин Ю.Ф. Арктика: перспективы устойчивого развития // Арктика и Север. 2015. № 18. С. 148—169. URL: [http://narfu.ru/upload/iblock/e03/10\\_-kondrateva\\_lukin.pdf](http://narfu.ru/upload/iblock/e03/10_-kondrateva_lukin.pdf) (дата обращения: 04.04.2015).
10. Геоэкономические процессы в Арктике и развитие морских коммуникаций /науч. ред. д.э.н., проф. С.Ю.Кузьменко, д.э.н., проф. В.С.Селин. Апатиты: КНЦ РАН, 2014. 266 с.
11. Пазовский В.М. Северный морской путь: оценки зарубежных специалистов. URL: [http://econom.nsc.ru/eco/arhiv/ReadStatiy/08\\_01/pazovsk.htm](http://econom.nsc.ru/eco/arhiv/ReadStatiy/08_01/pazovsk.htm) (дата обращения: 21.12.2014).
12. Dimitar Nessebar. Северный морской путь. Порты Северного морского пути. Освоение, значение и развитие Северного морского пути. URL: <http://fb.ru/article/146776/severnyiy-morskoy-put-portyi-severnogo-morskogo-puti-osvoenie-znachenie-i-razvitie-severnogo-morskogo-puti> (дата обращения: 28.11.2014).
13. Стратегия развития северных регионов: материалы Всероссийской науч. конф. 18—19 ноября 2003. Архангельск: Арх. филиал института экономики УрО РАН, 2003. 352с.
14. Веретенников Н.П., Богачев В.Ф., Савельев А.Н. Геоэкономическое обоснование освоения энергетических и биологических ресурсов Арктики // Вестник МГТУ, том 17. № 3. 2014. С. 459—464.

*Рецензент:* Тоскунина Вера Эдуардовна,  
доктор экономических наук, профессор САФУ

УДК [321,02+316,42+327,82] (470.13) (045).К64

## Власть, бизнес и население в северных регионах России: проблемы и перспективы взаимодействия



© **Кондраль** Дмитрий Петрович, кандидат политических наук, доцент кафедры философии и методологии образования Ухтинского государственного технического университета. E-mail: lbvf17@rambler.ru

© **Морозов** Николай Алексеевич, кандидат исторических наук, профессор кафедры гуманитарных дисциплин Сыктывкарского филиала Российского



университета кооперации. E-mail: moroz\_03@rambler.ru

**Аннотация.** Политическая стратегия развития Севера и Арктики России определяет перспективы взаимодействия власти, бизнеса и населения, формируя условия долгосрочного освоения северных территорий страны. Сегодня значимым является качественный учёт и реализация интересов ключевых акторов, что определяет необходимость оценки и совершенствования механизмов артикуляции и агрегации интересов власти, бизнеса и населения на Севере России.

**Ключевые слова:** Север России, власть, бизнес, гражданское общество, политическое управление, стратегическое развитие, баланс интересов.

## Government, business and the population in the Northern regions of Russia: problems and prospects of cooperation

© **Kondral, Dmitry P.** Candidate of Political Science, Associate Professor of the Department of philosophy and methodology of education, Ukhta State Technical University. E-mail: lbvf17@rambler.ru

© **Morozov, Nikolay A.** Candidate of Historical Sciences, Professor of the Department of Humanities, Syktyvkar branch of the Russian University of Cooperation. E-mail: moroz\_03@rambler.ru

**Abstract.** Political strategy of the North and Arctic Russia determines the prospects of the interaction between government, business and the public, creating conditions for a long-term development of the northern territories of the country. Today, the quality of accounting and promoting the interests are extremely important and determine the need to assess and improve the mechanisms of articulation and aggregation of the interests of government, business and the population in the North of Russia.

**Keywords:** *North of Russia, government, business, civil society, political management, strategic development, the balance of interests.*

### **Введение**

*Актуальность исследования:* успешность реализации политической стратегии развития Севера и Арктики России зависит от качества механизмов сбалансированного учёта интересов ключевых акторов (власти, бизнеса и населения) в процессе подготовки и реализации перспективных программ формирования и использования инновационного потенциала территорий.

Современный социально-экономический кризис в стране повышает дисбаланс интересов ключевых акторов на Севере России, что приводит к обострению противоречий и проблем стратегического развития северных территорий. Сегодня является важным совершенствовать механизмы принятия и реализации политических решений по вопросам стратегического развития северных территорий страны на основе формирования условий полноценного учёта и реализации интересов власти, бизнеса и населения.

*Методика исследования* — анализ ключевых проблем и перспектив взаимодействия основных акторов на Севере России на основе методов анализа, синтеза, сравнения и классификации.

### **Проблемы и перспективы взаимодействия власти, бизнеса и населения на Севере России**

Качественное развитие северных территорий России предполагает формирование механизмов управления, выстроенных на основе сбалансированности учёта и реализации интересов ключевых заинтересованных сторон в успешном перспективном развитии северных регионов. В качестве основных акторов выступают власть, население, бизнес (рис. 1) [1].

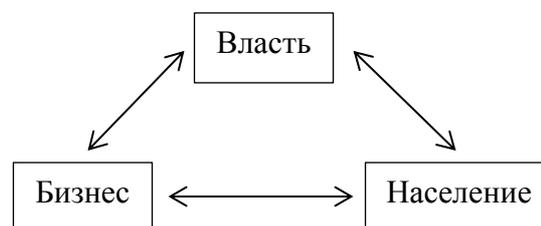


Рис. 1. Модель сбалансированного взаимодействия основных акторов на Севере России

Важной особенностью формирования современных управленческих механизмов в стране и регионах является переходный характер самой политической системы, изменяющейся под воздействием различных внешних<sup>1</sup> и внутренних факторов. Внешние факторы воздействия (политические, экономические, социальные, культурные) во многом определя-

<sup>1</sup> Например, политические антироссийские санкции 2014—2015 годов оказали существенное влияние на выбор стратегических партнёров.

ют появляющиеся в стране внутренние противоречия и потребности в инновационных изменениях в социально-политической системе отношений, стимулируя её к модернизации для снижения возникающих противоречий развития.

Среди ключевых проблем взаимодействия власти, бизнеса и населения на Севере России следует указать: усиление разобщённости интересов ключевых акторов в условиях социально-экономической нестабильности; сохраняющаяся слабость институтов гражданского общества; необходимость развития механизмов демократического управления; рост экономических проблем малого и среднего бизнеса; повышение необходимости модернизации механизмов артикуляции и агрегации интересов ключевых акторов; необходимость повышения синергии и степени учёта взаимных интересов и проблем в процессе подготовки и реализации управленческих решений по вопросам стратегического развития территорий; надобность повышения взаимной ответственности сторон при разработке стратегических проектов развития северных регионов.

Переходное состояние (от авторитарных к либерально-демократическим моделям управления) политической системы страны определяет сохраняющуюся инертность демократической политической культуры россиян. Так, в массовом сознании граждан до сих пор доминирует аффективная сфера над рациональной, катастрофизм как реакция на финансово-экономический кризис и санкции ряда стран Запада и НАТО в отношении России. В социуме отмечается низкий уровень базового консенсуса, толерантности, перманентная фрагментарность и крайняя гетерогенность [2]. Эти негативные аспекты политической культуры в условиях постепенного развития либерально-демократических ценностей в обществе оказывают тормозящее воздействие на развитие институтов гражданского общества и их сохранение является угрозой стратегического развития институтов и практик демократического управления в стране, в том числе в северных регионах. Наряду с этим следует отметить возрастающую сегодня угрозу десоциализации личности [3] в условиях социально-экономической нестабильности общества, что является особенно опасным для отдалённых от культурных и экономических центров регионов страны.

Характеризуя современное состояние российского общества, исследователи отмечают следующие основные черты [4]: рост государственных настроений и укрепление вертикали исполнительной власти; политическая инертность оппозиции; усиление эффективности правовых механизмов и укрепление силовых ведомств; попытка при помощи правовых средств ограничить власть олигархов (процесс отделения бизнеса от власти); активизация внешней политики, направленной на восстановление активного влияния страны на

мировые процессы; сохраняющаяся угроза терроризма и радикализма; в связи со слабостью институтов гражданского общества существует возможность проведения непопулярных в обществе социальных реформ (монетизация льгот и т.п.).

Основной угрозой развития демократии в регионах Севера России сегодня является возможность чрезмерного усиления консервативных тенденций в системе регионального бюрократического управления и снижение инновационного компонента в программах стратегического развития с участием крупного бизнеса в связи с социально-экономической нестабильностью, что может привести к усилению дисбаланса в системе социально-политических отношений. Возможность дисбаланса обусловлена сохранением высокого уровня социально-политической инертности и отчужденности российского общества. Так, при повышении непосредственного одобрения гражданами действий властей (с 10,7% в 2002 г. до 22,7% в 2008 г.), сегодня население само оценивает развитие гражданского общества низко (4,48 балла из 10). В частности, оценка населением развитости компонентов гражданского общества в России следующая (максимальный балл — 10): правозащитных организаций — 2,91 балла; правового государства — 3,02 балла; демократии и свободы выбора — 4,62 балла; открытости и доступности информации — 4,83 балла; возможности свободного приобретения имущества — 4,89; свободы слова — 5,37; политического и идеологического разнообразия в лице политических партий — 5,7 [5].

Существенными угрозами развития полноценных демократических отношений и сбалансированных механизмов взаимодействия на уровне регионов сегодня является возможный рост распространения радикальных идей и концепций [6, 7, 8], обеднение [9] и маргинализация населения [10, 11, 12], снижение эффективности функционирования механизмов демократического управления и значения институтов гражданского сообщества [13] в процессе принятия и реализации политических решений, распространение негативных образцов и моделей политического поведения, препятствующих распространению и развитию либерально-демократических ценностей и практик управления. Негативное значение указанных угроз возрастает в условиях относительно невысокого уровня социально-экономического благосостояния большинства российских регионов [14].

Для противодействия указанным угрозам важным является на федеральном и региональном уровнях пресекать распространение недемократических радикальных тенденций и идей, создавать условия роста значения личности и институтов гражданского сообщества в региональном политическом процессе, повышать объективность оценки показателей и пу-

тей социально-экономического развития северных регионов для предотвращения угроз снижения их общей динамики развития, обеднения и маргинализации населения.

Для повышения качества механизмов артикуляции и агрегации интересов населения в арктических и приарктических регионах России важным является стимулирование условий развития институтов гражданского общества [15,16]. Проблема поддержки институтов гражданского общества значима в условиях современной социально-экономической нестабильности, приводящей к обеднению населения. В данных условиях значение качества институтов демократии в системе регионального управления для населения снижается, приводя к нивелированию ценностей плюрализма, свободы личности и индивидуализма. Поэтому сегодня важным в регионах страны является создание условий: развития институтов гражданского общества и личности, распространения либерально-демократических ценностей (в том числе демократической культуры и плюрализма), гуманизации системы управления и развития демократических механизмов и практик управления в регионах [17].

Главными направлениями формирования и развития институтов гражданского общества на Севере России являются: повышение степени отождествления гражданами своего будущего с будущим государства и конкретной территории; вера граждан в возможность оказывать влияние на развитие социально-политических условий жизни в регионе и наличие открытых политических каналов для реализации интересов граждан; объективное видение благоприятных перспектив социально-экономической жизни в стране и регионе и желание населения активно участвовать в подготовке и принятии программ по повышению уровня жизни и социально-экономическому развитию северных регионов страны. Для усиления институтов гражданского общества сегодня необходимо создавать условия развития гражданской инициативы и малого бизнеса в регионах Севера и Арктики России [18].

Серьёзной угрозой успешного стратегического развития Севера и Арктики России сегодня является возможность усиления расхождения ключевых интересов власти, населения и бизнеса. Несбалансированность интересов ключевых акторов на Севере России может приводить, на наш взгляд, к следующим негативным последствиям:

1. Расхождение интересов власти и бизнеса: формирование неблагоприятных условий экономического развития северных территорий, снижение инновационной активности предпринимателей и сокращение перспективных идей экономического развития региона, снижение доходности региона и экономических возможностей региональных властей (в том числе возможности финансово стимулировать специалистов оставаться жить в северных регионах), уменьшение стратегического потенциала перспективного

экономического развития Севера и Арктики России, снижение инвестиций в региональную экономику и инфраструктуру.

2. Нарушение интересов власти и населения: снижение качества жизни и участия власти в создании благоприятных социальных условий в северных регионах, повышение недовольства населения и уровня социальной апатии, разложение демократических ценностей и практик управления, стагнация развития либерально-демократической политической культуры, отсутствие учёта интересов населения в программах стратегического развития северных регионов, снижение социальных гарантий.
3. Разобщение интересов бизнеса и населения: отсутствие ориентации бизнеса на потенциальные трудовые ресурсы региона, уклонение от проблем перспективного социально-экономического развития северных регионов страны, непонимание социально-экономических проблем населения и отсутствие перспективных планов привлечения местного населения в экономику региона, снижение социальной ответственности бизнеса и формирование потребительского отношения к северным территориям со стороны крупного и среднего бизнеса.

Указанные негативные факторы, несомненно, взаимно обуславливают и влияют друг на друга, определяя степень социально-экономических и политических возможностей развития северных территорий. Предотвращение указанных негативных факторов ориентирует сегодня власть на системную ориентацию и поиск сбалансированных решений проблем и противоречий стратегического развития арктических и приарктических территорий страны с учётом баланса ключевых интересов власти, бизнеса и населения.

Негативные социально-экономические процессы и сложные климатические условия приводят к росту стремления населения северных территорий переехать в более развитые и благоприятные регионы. Сегодня отмечается процесс оттока населения с северных территорий [19], наряду со сложной демографической ситуацией в стране [20].

Снижение заинтересованности населения жить в северных территориях влечёт потерю главного фактора формирования программ развития территорий — населения, которое должно вырабатывать на основе активного участия в деятельности региональных органов власти самостоятельные программы эффективного стратегического развития территорий.

В условиях внешнеполитических санкций и удешевления нефти произошло существенное сокращение инвестиций в программы развития территорий Севера и Арктики Рос-

сии [21, 22], что привело к замедлению реализации стратегических программ и проектов<sup>2</sup>. Это фактически поставило государство основным спонсором их развития. Поэтому значение вопроса формирования качественных стратегических программ территориального развития и методов управления [23] возрастает, так как от эффективности государственных механизмов управления зависит будущее арктических и приарктических территорий и страны в целом. Поэтому важной задачей органов регионального управления сегодня является поиск финансовых ресурсов для реализации уже заявленных стратегических целей территориального развития. Так, например, анализ плана нормативной правовой работы Министерства РФ по развитию Дальнего Востока на 2015 год показывает, что ключевыми являются вопросы: возвращения в регион налогов, поиск финансов, формирование территории опережающего развития, земельные вопросы<sup>3</sup>.

Сегодня прослеживается переориентация в поиске стратегических партнёров и инвесторов для развития Арктики [24] с западных стран на восточные (например, Китай), что болезненно отражается на социально-экономической системе северных регионов, которая при усилении негативных экономических тенденций [25] может оказаться на уровне развития дотационных регионов. Это является серьёзной угрозой стратегического развития страны в целом. Поэтому сегодня необходимо формировать механизмы временной поддержки стратегических программ социально-экономического развития северных территорий и достойного уровня жизни населения при непосредственном привлечении к участию федеральных финансовых структур.

Главную роль в формировании механизмов создания и реализации качественной политической стратегии развития северных территорий России играет государство [26], имеющее достаточное количество властных ресурсов для влияния на внешние и внутренние факторы развития территорий и население в ближайшей перспективе. Следует подчеркнуть, что социально-экономическое и политическое развитие северных территорий опирается на политическую власть [27] центра и регионов, зависит от качества методов стратегического управления и сбалансированности распределения полномочий и ответственности ключевых акторов. Существующее сегодня стратегическое значение арктических и приарктических

---

<sup>2</sup> Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года. Утверждена распоряжением Правительства РФ от 28.12.2009 № 2094-р / Официальный сайт полномочного представителя Президента РФ в Дальневосточном ФО. URL: <http://www.dfo.gov.ru/index.php?id=80> (дата обращения 17.04.2015).

<sup>3</sup> План нормативной правовой работы Министерства РФ по развитию Дальнего Востока на 2015 год / Материалы официального сайта Министерства РФ по развитию Дальнего Востока. URL: <http://minvostokrazvitia.ru/upload/iblock/ff6/%D0%9F%D0%BB%D0%B0%D0%BD%20%D0%9D%D0%9F%D0%90.pdf> (дата обращения: 27.03.2015).

территорий для страны создаёт предпосылки для реструктуризации их в интегрированную «территорию опережающего развития».

Значимыми функциями федеральной и региональной власти сегодня являются: поддержка и сопровождение программ, придающих новые социально-экономические импульсы северным регионам страны; выявление и разрешение противоречий [28] в интересах власти, населения и бизнеса, касающихся стратегического развития Севера и Арктики России.

Следует указать, что сегодня идея развития северных территорий на основе формирования «вахтовых городов» оказалась под угрозой, что определяет необходимость поиска новых подходов к развитию данных территорий.



Сегодня большое значение в процессе развития арктических и приарктических территорий должно уделяться ориентации на ресурс местного населения, который становится ключевым аспектом их стратегического освоения и развития. Вместе с тем, вопросам создания благоприятных условий жизнедеятельности населения сегодня уделяется недостаточное внимание [29]. Это во многом объясняется неполной проработанностью вопроса стратегического участия населения северных территорий в процессе их стратегического освоения и развития<sup>4</sup>.

Таким образом, следует указать на необходимость выработки, наряду со стратегией, объективной научной модели сбалансированного освоения и стратегического развития территорий Севера и Арктики России, учитывающей способность территорий адаптироваться к изменяющимся внешнеэкономическим условиям при сохранении устойчивой динамики развития северных территорий.

Усиление дивергенции интересов власти, населения и бизнеса [30], в условиях социально-экономической нестабильности, может привести к снижению качества управления процессами стратегического развития северных территорий, поэтому сегодня необходимо принимать меры к увеличению эффективности региональной системы управления [31]. На Севере России важно разрабатывать и реализовывать конкретные программы по:

<sup>4</sup> Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. Утверждена Президентом РФ В.В. Путиным 20.02.2013 года, Пр-232 // Консультант Плюс. URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=142561>. Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года. Утверждена распоряжением Правительства РФ от 28.12.2009 № 2094-р / Официальный сайт полномочного представителя Президента РФ в Дальневосточном ФО. URL: <http://www.dfo.gov.ru/index.php?id=80> (дата обращения 17.04.2015).

- a) развитию институтов гражданского общества;
- b) повышению уровня демократической культуры населения;
- c) росту позитивной активности и веры граждан в перспективное развитие северных территорий;
- d) понижению социальной апатии населения [32].

Модернизация механизмов артикуляции и агрегации интересов ключевых акторов на Севере России сегодня возможна на основе:

- I. Создания эффективной дискуссионной площадки в рамках исполнительных и законодательных органов власти северных регионов с привлечением власти, бизнеса и населения, и сбалансированном учёте их интересов в стратегиях регионального развития.
- II. Повышения значения региональных научных институтов в формировании механизмов анализа интересов региональных акторов.
- III. Создания качественных механизмов оценки и реализации интересов власти, бизнеса и населения для разработки эффективных программ территориального развития.

Важным аспектом эффективного развития системы регионального управления является постоянная поддержка сбалансированных связей между властью, бизнесом и населением. Поэтому процессы развития северных территорий должны определяться системным характером, ориентироваться на повышение синергии, взаимной помощи и ответственности ключевых акторов. В связи с этим сегодня необходимо ориентироваться на методологические постулаты развития арктических и приарктических территорий страны на основе проведения ответственной региональной социально-экономической политики, предполагающей формирование долгосрочных взаимовыгодных целей и ответственных отношений, базирующихся на доверии, поддержке и сотрудничестве ключевых акторов.

В связи с важностью экономической составляющей, развитие северных территорий сегодня предполагает опору на формирование привлекающей для бизнеса системы налогообложения и социального страхования. Особенно это важно для самостоятельных предпринимателей и малых предприятий [33], чьё значение в развитии социальной сферы конкретных территорий, несомненно, велико. Они не всегда способны конкурировать на общих условиях с крупными фирмами.

Система налогообложения и социальных выплат должна ориентировать бизнес на динамичное развитие и расширение деятельности в арктических и приарктических регионах страны, формируя устойчивую базу и инфраструктуру для освоения Арктики.

Таким образом, успех социально-экономического развития северных регионов страны во многом обусловлен сбалансированностью учёта интересов в политических концепциях и программах стратегического развития северных территорий, призванных задавать в нужное время определённые импульсы развитию территорий Севера и Арктики России. В рамках импульсного развития северных территорий определяется дихотомия процессов и программ стратегического развития, направленных как на предотвращение негативных тенденций в условиях экономической нестабильности, так и на формирование инновационных перспектив развития.

Соответственно, этапами процесса продвижения к интегрированной территории опережающего развития могут быть указаны в первом случае:

- a) выявление негативного процесса;
- b) разработка специфической программы его преодоления;
- c) реализация программы, препятствующей развитию кризисных тенденций.

Во втором случае следует указать следующие этапы:

- a) выявление инновационного потенциала арктических и приарктических территорий;
- b) разработка специфической программы инновационного развития территорий;
- c) реализация программы, придающей новый импульс стратегическому развитию северных территорий страны.

Успешное стратегическое развитие [34] арктических и приарктических территорий России сегодня невозможно без качественных механизмов учёта и реализации интересов ключевых региональных акторов. Поэтому необходимо совершенствовать систему поддержки и реализации интересов основных акторов в рамках развития демократических механизмов регионального управления и политической коммуникации, создания ответственных отношений, что должно способствовать интеграции усилий власти, бизнеса и населения для формирования благоприятных условий создания «территории опережающего развития». Стратегические программы, основанные на качественном учёте и балансе интересов должны свести к минимуму риски неэффективного финансирования отдельных социально-экономических проектов развития северных регионов страны. Это является важным, так как в условиях неэффективных инвестиций не формируются стратегические перспективы стабильного самостоятельного развития территорий, а, наоборот, данные проекты часто лишь ставят северные регионы в зависимость от инвесторов, формируя потребительский подход к их освоению, не предполагающий их полноценного экономического функционирования в перспективе. С данной точки зрения территории рассматриваются как временные ресурсные

базы, использование которых может быть успешным только в краткосрочной перспективе, что само по себе становится угрозой их стабильного стратегического развития.

Таким образом, сегодня необходимо ориентировать северные регионы на выработку механизмов формирования ответственных отношений между ключевыми акторами, предполагающих повышение уровня жизни населения и его активности; поиск современных эффективных механизмов и путей стратегического развития территорий на основе развития и расширения либерально-демократических практик регионального управления, формирования привлекательных экономических условий для бизнеса и социально-экономических условий для населения.

### **Заключение**

В заключение следует сделать вывод, что существенной угрозой успешного развития Севера и Арктики России сегодня, в условиях социально-экономического кризиса, является сохранение высокой степени разобщённости интересов власти, бизнеса и населения, которая может возрасти при усилении социально-экономических проблем в стране.

Система управления на Севере России должна быть направлена как на предотвращение негативных социально-экономических процессов, так и на формирование инновационных перспектив всестороннего развития территорий. Данный дуализм требует от системы стратегического управления наличие высокой степени структурированности и сбалансированности её политико-управленческих механизмов.

Сегодня возрастает необходимость проведения модернизации системы управления [35] стратегическим развитием территорий Севера и Арктики России на основе формирования качественных механизмов сбалансированного учёта и реализации интересов власти, бизнеса и населения в процессе планирования и проведения в жизнь программ их стратегического социально-экономического развития.

В результате исследования, по мнению авторов, можно сформулировать несколько конструктивных предложений, направленных на развитие северных территорий:

- а) необходимость формирования системы сбалансированного учёта интересов власти, бизнеса и населения на Севере России на основе подхода взаимной ответственности;
- б) преодоление «потребительского» подхода к освоению арктических и приарктических территорий страны;
- в) потребность временного создания условий инвестирования в конкретные программы стратегического развития северных территорий средств государственных фондов для формирования условий сбалансированного развития северных территорий;

- d) создание привлекательных условий для бизнеса в северных регионах страны для формирования условий и дальнейшего развития «интегративной территории опережающего развития»;
- e) поддержка на федеральном и региональном уровнях развития институтов гражданского общества путём сохранения либерально-демократических ценностей и использования практик управления в регионах, основанных на повышении роли личности с опорой на гуманизм и индивидуализм;
- f) продолжение в условиях социально-экономической нестабильности процесса модернизации механизмов сбалансированного учёта и реализации интересов власти, бизнеса и населения в ходе разработки и реализации программ стратегического социально-экономического развития арктических и приарктических территорий России.

Модернизация системы стратегического управления и развития северных территорий страны должна учитывать современные общероссийские и специфические региональные угрозы и тенденции политико-управленческого и социально-экономического развития.

### **Литература**

1. Кондраль Д.П., Морозов Н.А. Управление процессами модернизации политической системы современной России (региональный аспект): монография. Сыктывкар: ГАОУ ВПО КРАГСиУ, 2012. 165 с.
2. Лапшина О.Ю. Специфика политической культуры современной России // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. 2004. №1. С. 266—271.
3. Андреев А.Л. Российская модель модернизации: «общество образования» // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. 2010. №6 (100). С. 111—126.
4. Агранат Д.Л. Гражданское общество в России: проблемы становления // Научные труды Московского гуманитарного университета. Вып. 101. М.: Изд-во Моск. гуманит. ун-та, 2009. С. 3—12.
5. Рябев В.В. Гражданское общество в современной России: проблемы и перспективы становления // Вестник МГТУ. 2010. Т. 13. №2. С. 439—445.
6. Современный русский национализм как социально-политический фактор // Периодический интернет-журнал «Русский обозреватель». URL: <http://www.rus-obr.ru/ru-web/15356> (дата обращения 14.02.2015).

7. Шарова В.Л. Идеология радикального национализма в современной России: Автореферат канд. дис... 23.00.02 Политические институты, процессы и технологии. Москва: Институт философии РАН. 2008. 26 с.
8. Новиков И.А. Радикализм современной России и его влияние на социокультурные взгляды молодёжи // Вестник Адыгейского государственного университета. 2008. №8. С. 178—184.
9. Корчак Е.А. Благополучие населения Северных и Арктических регионов России // Современные проблемы науки и образования. 2013. № 3. URL: [www.science-education.ru/109-9380](http://www.science-education.ru/109-9380) (дата обращения: 27.03.2015).
10. Бедность и неравенства в современной России: 10 лет спустя. Аналитический доклад Института социологии РАН. М. 2013. URL: [http://www.isras.ru/files/File/Doklad/Analit\\_doc\\_Bednost/full.pdf](http://www.isras.ru/files/File/Doklad/Analit_doc_Bednost/full.pdf) (дата обращения 26.02.2015).
11. Пилипенко О.С., Петровская О.А. Социологический портрет российской бедности // Материалы VII Международной студенческой электронной научной конференции «Студенческий научный форум». URL: <http://www.scienceforum.ru/2015/1052/10910> (дата обращения 26.02.2015).
12. Тихонова Н.Е. Феномен бедности в современной России // Социологические исследования. 2014. №1. С. 7—19.
13. Кручинин В.Н. Гражданское общество в современной России, проблемы формирования и функционирования // Вопросы управления. 2013. №4 (25). С. 7—15.
14. Соколов А., Терентьев И., Волкова О. Исследование РБК: самые богатые и самые бедные города России / РБК. URL: <http://daily.rbc.ru/special/society/13/04/2015/552a6a419a79471fcb568dc8> (дата обращения 17.04.2015).
15. Абдулаев С.К. Социально-политическая модернизация — основа развития гражданского общества (на примере Республики Казахстан) // Вестник Университета (Государственный университет управления). 2014. №8. С. 5—7.
16. Магомедова М.А. Особенности формирования гражданского общества в многонациональном регионе: на примере Республики Дагестан. Дис. кандидата философских наук: 09.00.11. Махачкала. 2005. 199 с.
17. Кондраль Д.П. Механизмы артикуляции и агрегации интересов общества в арктических и приарктических регионах России // Вопросы политологии и социологии. 2014. №4 (9). С. 40—46.

18. Джантуева Ф.Р. Проблемы формирования гражданского общества в России // Вестник Адыгейского государственного университета. 2010. №3. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/problemy-formirovaniya-grazhdanskogo-obschestva-v-rossii> (дата обращения: 27.03.2015).
19. Мкртчян Н.В. Из России в Россию: откуда и куда едут внутренние мигранты // Мир России. Т. XII. Социология, этнология. 2003. №2. С. 151—164.
20. Кравченко Л.И. Демографическая ситуация в России / Материалы Центра научной политической мысли и идеологии. URL: <http://rusrand.ru/forecast/demograficheskaja-situatsija-v-rossii> (дата обращения: 27.03.2015).
21. Красиков Н.В. Иностранные инвестиции на севере европейской части России // Российское предпринимательство. 2013. №1 (223). С. 140—144.
22. Демографические контуры регионов России / Рыбаковский Л.Л., Архангельский В.Н., Иванова А.Е. и др. Рос. акад. наук, Ин-т социал.-полит. исслед. РАН, Ин-т социал.-экон. проблем народонаселения РАН. - М. : Экон-Информ, 2009. 176 с.
23. Северо-Западное агентство развития и привлечения инвестиций. URL: <http://investa.spb.ru/rus/s/4/missiya.html> (дата обращения: 29.03.2015).
24. Кондраль Д.П., Морозов Н.А. Учёт рисков при формировании стратегических альянсов развития Арктики России: методологический и управленческий аспект // Вопросы управления. 2014. №6 (12). С. 133—138.
25. Колтынюк Б.А., Фёдоров Д.М. Экономические проблемы регионов и отраслевых комплексов // Проблемы современной экономики. 2009. №2 (30). URL: <http://www.m-esonomy.ru/art.php?nArtId=2551> (дата обращения: 27.03.2015).
26. Агеев Г.В. Особенности современного этапа трансформации политической системы России // Власть. № 4. 2007. С. 90—92.
27. Борисенков А.А. Политическая власть — политическая субстанция // Проблемы политики и общества. 2013. № 6. С. 193—217. URL: [http://e-notabene.ru/pr/article\\_806.html](http://e-notabene.ru/pr/article_806.html) (дата обращения: 05.02.2015).
28. Фарукшин М.Х. Политическая система общества // Социально-политические науки. 1991. № 5. С. 66—75.
29. Дмитракова Т. Не держать под сукном // Российская газета. № 6412 от 26 июня 2014. URL: <http://www.rg.ru/2014/06/26/reg-dfo/programma.html> (дата обращения 17.04.2015).

30. Фёдоров В., Дискин И. Респонсивность современной российской политической системы, деформации и дисбалансы в системе общественно-государственных связей // Мониторинг: социальные и экономические перемены. 2010. № 6. С. 4—11.
31. Баранов Н.А. Политический режим современной России // Известия Российского государственного педагогического университета имени А.И. Герцена. №8 (35): Общественные и гуманитарные науки. СПб., 2007. С. 54—64.
32. Кривов А.С., Крупнов Ю.В. Дом в России. Национальная идея. М.: ОЛМА-ПРЕСС, 2004. 416 с.
33. Бобровская И.С. Местные налоги: действующая система и перспективы развития в Российской Федерации // Сборник научных трудов научно-практической конференции: «Проблемы совершенствования системы налогообложения в Российской Федерации». М.: Издательство МЭСИ, 2013. С. 50—55.
34. Городецкий А.Е., Иванов В.В., Филин Б.Н. Правовые и методические проблемы стратегического планирования развития арктических регионов России // Арктика: экология и экономика. 2014, №4 (16). С. 4—13.
35. Лукин Ю.Ф. Назрела потребность не только создания «министерства Арктики», но и модернизации всей системы управления Российской Арктикой // Арктика и Север. 2014. URL: [http://narfu.ru/aan/news.php?ELEMENT\\_ID=180947](http://narfu.ru/aan/news.php?ELEMENT_ID=180947) (дата обращения: 09.12.2014).

*Рецензент:* Ульяновский Виктор Иванович,  
доктор социологических наук, профессор

УДК 332.1/332.025

## Стратегия устойчивого развития лесопромышленного комплекса как подсистемы региональной экономики



© **Летовальцева** Марина Александровна, аспирант Северо-Западного научно-исследовательского института экономики и организации сельского хозяйства Российской академии сельскохозяйственных наук, преподаватель Северного Арктического федерального университета имени М.В. Ломоносова. E-mail: m.letto29@yandex.ru

**Аннотация.** Используя метод SWOT-анализа, в статье концептуально раскрываются проблемы лесной отрасли региона, инерционного и инновационного стратегических

сценариев, мероприятия двух этапов программы развития лесопромышленного комплекса: 2015—2020 и 2021—2030 гг. Рассмотрены методы управления, взаимодействия государства и бизнеса. Разработаны проект структуры регионального лесопромышленного кластера и модель его создания. Отмечается, что кластер «ПоморИнноваЛес», созданный в Архангельской области (2014), позволяет практически решать ряд возникающих проблем. Взаимодействие государства, региона, муниципалитетов и бизнес-структур будет способствовать привлечению инвестиций, развитию инфраструктуры, решению социальных вопросов.

**Ключевые слова:** лесопромышленный комплекс, регион, стратегия, сценарии, программа развития, кластер, «ПоморИнноваЛес», инвестиции

## Strategy of sustainable development for the forestry complex as a subsystem of the regional economy

© **Letovaltseva, Marina A.** Postgraduate student of North-Western Research Institute of Economics and Agriculture of the Russian Academy of Agricultural Sciences, lecturer at NArFU named after M.V. Lomonosov. E-mail: m.letto29@yandex.ru

**Abstract.** Using the method of the SWOT-analysis, the article reveals the conceptual problems of the forest industry in the region, inertial and innovative strategic scenarios, two phases of the program activities of the timber industry: 2015—2020 and 2021—2030 years. The method of management, interaction between government and business. Developed the project of the regional cluster timber industry and of model its creation. It is noted that the cluster "PomorInnovaLes", created in the Arkhangelsk Region (2014), allows solving a number of practical problems. Interac-

tion of the state, regions, municipalities and businesses will attract investment, and the development of infrastructure and social issues.

**Keywords:** *timber industry, region, strategy, scenarios, program of development, cluster, "PomorInnovaLes", investments*

### **Введение**

Актуальность данной темы определяется тем, что в результате правильного выбора и успешной реализации стратегии ЛПК, эффективно развивается и преобразовывается вся региональная социально-экономическая система. Стратегия развития лесопромышленного комплекса становится частью региональной политики, способствуя социально-экономическому развитию региона, сохранению окружающей среды, что определяет цель и задачи данного исследования.

Алгоритм разработки и реализации стратегии развития ЛПК региона в современных условиях концептуально может быть представлен следующим образом: 1) Выявление стратегических альтернатив. 2) Выбор стратегии, основные направления развития ЛПК. 3) Разработка программы развития ЛПК как инструмента реализации стратегии. 4) Определение задач и сопоставление их с проблемами развития комплекса. 5) Разработка мероприятий по выполнению задач: а) Оценка ресурсов: сырьевых, кадровых, инвестиционных; б) Механизм создания и развития регионального лесопромышленного кластера. 6) Разработка модели лесопромышленного кластера региона. 7) Оценка результатов мероприятий, мониторинг, корректировка.

Условием эффективности реализации стратегии развития отечественной лесной отрасли методологически несомненно является внедрение лучших зарубежных практик: 1) решение стратегических задач на федеральном, региональном и местном уровне, где каждый уровень обладает определенными полномочиями в области лесопользования, надзора и контроля за частными лесопользователями и государственными лесами (США); 2) стимулирование владельцев к изменению целей лесопользования для обеспечения баланса частных и общественных интересов, применение государственных механизмов экономической компенсации возникающих издержек (Финляндия); 3) принятие документа, направленного на осуществление отдельных планов, охватывающих все уровни — национальный, региональный и местный, разные формы собственности на землю и леса («Лесное планирование», Великобритания); 4) управление, сохранение и неистощительное развитие лесов и обеспечение непрерывного развития лесных отраслей, базирующихся на лесе (Швеция). При решении данного рода задач важно учитывать огромное количество факторов, оказывающих непосредственное влияние на развитие лесной отрасли.

**Анализ стратегических альтернатив развития  
предприятий регионального ЛПК**

Для выявления стратегических альтернатив развития предприятий лесопромышленного комплекса Архангельской области используется известный метод SWOT-анализа.

SWOT-анализ деятельности ЛПК Архангельской области

<b>S — сильные стороны</b>	<b>O — возможности</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Удобное географическое положение региона, функционирование транспортной инфраструктуры (железные дороги, морские и речные порты) для вывоза гоовой продукции.</li> <li>2) Наличие запасов лесных ресурсов, позволяющих увеличить объёмы заготовки и переработки древесины.</li> <li>3) Наличие мощностей по переработке древесины, производству основных видов лесопроductии, в том числе на экспорт.</li> <li>4) Достаточный объём трудовых ресурсов, обеспеченность квалифицированными кадрами.</li> <li>5) Наличие учебных заведений, осуществляющих подготовку профильных специалистов (САФУ).</li> <li>6) Наличие научно-технического и производственно-го капитала, банковских структур.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Сохранение роли леса в жизнеобеспечении человека, потенциально ёмкий рынок сбыта лесопроductии в России и за рубежом.</li> <li>2) Рост спроса на вторичные ресурсы (биотопливо, пеллеты).</li> <li>3) Разработка и внедрение современных специализированных технологий производства и сбыта продукции ЛПК.</li> <li>4) Повышение уровня квалификации сотрудников отрасли в соответствии с мировыми стандартами.</li> <li>5) Внутрорегиональная интеграция с предприятиями других отраслей, НИИ, САФУ, создание лесопромышленного регионального кластера .</li> <li>6) Создание эффективного комплекса глубокой переработки древесины для удовлетворения внешнего спроса.</li> </ol>
<b>W — слабые стороны</b>	<b>T — угрозы</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Труднодоступность территорий для освоения лесов, слабое развитие транспортной инфраструктуры для заготовки и вывозки древесины.</li> <li>2) Нерациональное использование лесных ресурсов и их неэффективное восстановление, отрицательно влияющее на экологическую, климатическую составляющую региона, наличие большого объёма сухостойных насаждений.</li> <li>3) Износ основных производственных фондов, высокий уровень энергозатрат, низкие темпы модернизации производства.</li> <li>4) Отсутствие надёжных источников инвестиций в основное производство ЛПК, инвестиционную привлекательность региона.</li> <li>5) Неэффективно действующая система стандартизации и сертификации готовой продукции и технологических процессов.</li> <li>6) Недостаточно высокий уровень системы менеджмента, маркетинга и логистики, медленный процесс интеграции предприятий ЛПК, в том числе на основе кластерного подхода.</li> <li>7) Неэффективная государственная налоговая и финансовая политика в лесной отрасли; неустойчивость федерального законодательства.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Волатильность мировых цен на продукцию ЛПК, целлюлозно-бумажной промышленности.</li> <li>2) Снижение объёмов экспорта и внутреннего потребления в результате уменьшения производства и падения цен, сокращение рабочих мест.</li> <li>3) Несоответствие продукции стандартам качества, ухудшение качества древесины на труднодоступных территориях, в случае её неиспользования.</li> <li>4) Дефицит инвестиций в условиях финансово-экономического кризиса, отсутствие готовности банковских структур к кредитованию предприятий малого и среднего бизнеса, трудности с привлечением иностранного капитала для освоения труднодоступных лесных территорий.</li> <li>5) Замедление процесса внедрения новых технологий производства, модернизации оборудования для получения экспортоориентированной и сертифицированной продукции.</li> <li>6) Совершенствование федерального законодательства в области использования труднодоступных и сухостойных насаждений для получения биотоплива, обеспечения нужд населения древесиной, малоэтажном домостроении, а также снижение налоговых ставок предприятиям малого и среднего бизнеса.</li> </ol>

Эффективное использование возможностей развития ЛПК и минимизация рисков угроз предполагает преодоление кризисной ситуации в отрасли, не только сокращение, но и создание рабочих мест с целью повышения уровня качества готовой продукции и контроля за системой её сбыта. Необходимо отметить также *специфические природные факторы*, влияющие на деятельность ЛПК, такие как: деградация природных ресурсов, изменение природно-климатических условий, в результате чего происходит смена хвойных пород мягко-лиственными в результате потепления климата, увеличение риска возникновения лесных пожаров в лесах с сухостойными насаждениями.

Любой регион занимает особое место в геополитическом и национальном пространстве, представляя собой территорию, имеющую развивающиеся хозяйствующие субъекты с межхозяйственными связями или наоборот, требующую государственной поддержки, направленной на экономическое развитие региона, путём создания «точек роста» отраслевого производства. Как правило, каждый регион имеет свою ведущую отрасль, которая является экономическим центром его развития.

В настоящее время, в результате истощения ресурсной базы, увеличения налоговых ставок, связанных с использованием ресурсов, многие регионы Севера претерпели кризис ведущих отраслей. Не исключение и Архангельская область, на территории которой расположен мощный лесопромышленный комплекс. В данный период времени в ЛПК области наблюдается ряд проблем, связанных с износом оборудования, снижением объёмов производства. Существует необходимость создания организационно-экономического механизма, отражающего весь спектр взаимодействия участников лесопользования в субъектах РФ, когда в рациональном использовании и воспроизводстве лесов были бы заинтересованы не только лесоводы и экологи, но и лесозаготовители, лесопереработчики, экспортеры и все потребители лесной продукции.

На основании анализа возможностей и угроз развития лесопромышленного комплекса, изучения современного законодательства с точки зрения имеющихся недостатков в нормативно-правовом регулировании лесной отрасли РФ, целесообразно рассмотрение двух сценариев стратегического развития ЛПК Архангельской области: инерционного и инновационного.

*Инерционный сценарий* предусматривается консервацию сложившихся тенденций развития лесного комплекса региона, где остаётся возможность реализации новых проектов в лесозаготовительной, лесопильной, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности. Однако инерционный сценарий основан на прогнозе низких темпов роста макроэкономических показателей и развития предприятий ЛПК за счёт собственных воз-

возможностей. На данный момент ситуация такова, что лесопромышленный комплекс нуждается в государственной поддержке, в частности за счёт снижения налоговых льгот, банковских процентов. Государственная поддержка по этому сценарию будет осуществляться в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2007 года № 419, через предоставление льгот по арендной плате, зачисляемой в федеральный бюджет.

В рамках данного сценария стратегическое развитие направлено на сохранение принципов производственной деятельности, осуществление сырьевых поставок лесопроизводства на мировой рынок без учёта процессов воспроизводства лесных ресурсов.

*Инновационный сценарий* позволяет внести коренные изменения в структуру лесопромышленного производства за счёт приоритетного развития целлюлозно-бумажной промышленности путём создания крупных лесопромышленных комплексов (центров роста), внедрения мощностей по выпуску совершенно новых видов продукции лесопиления для производства клеёного бруса с целью максимального обеспечения внутреннего рынка продукцией собственного производства и укрепления позиций на внешнем рынке.

Производство клеёного бруса обеспечит развитие деревянного жилищного строительства в соответствии с национальным проектом «Доступное и комфортное жильё — гражданам Российской Федерации» с вводом жилья в стране в объёме 140 млн. м<sup>2</sup> в год, то есть 1 м<sup>2</sup> на одного жителя России. Внедрение новых технологий обработки отходов для изготовления биотоплива, использование вторичных ресурсов способствует сохранению и восстановлению лесных территорий.

В рамках данного сценария целесообразно развитие государственно-частного партнёрства посредством разработки ГЧП-проектов. В результате темпы роста будут обусловлены инвестиционной привлекательностью проектов домостроения, улучшением условий кредитования, лизинга лесопильного и деревообрабатывающего оборудования, государственной поддержкой, направленной на развитие собственного производства, учитывающего экологические параметры территории, возможно в будущем с позиций «зелёной экономики».

Для обоснования и реализации предложенных сценариев развития стратегии и с целью формирования инвестиционной политики выявлен ряд проблем отрасли, требующих решения задач развития ЛПК (таблица 1).



Одним из инструментов решения данных задач является Программа развития ЛПК, целью которой является обеспечение поступательного развития лесного комплекса территории на принципах неистощительного устойчивого лесопользования. Программа развития ЛПК должна предусматривать поэтапное выполнение следующих мероприятий.

Мероприятия 1 этапа (2015—2020 годы)

- ✓ обеспечение стабильности лесопользования и преемственности исполнения работ по охране, защите и воспроизводстве лесных ресурсов;
- ✓ совершенствование лесопользования на принципах обоснованного распределения лесного фонда между лесопользователями области, определенных Лесным кодексом РФ 2006 года;
- ✓ транспортное освоение лесных массивов в зонах активного усыхания еловых насаждений, передаваемых в аренду;
- ✓ реализация комплекса мер по стабилизации объёмов заготовки и переработки древесины на действующих предприятиях;
- ✓ совершенствование лесосырьевого обеспечения деревообрабатывающих предприятий;
- ✓ модернизация производственных мощностей лесоперерабатывающих предприятий;
- ✓ внедрение мощностей по производству фанеры и древесноволокнистых плит, заводов деревянного домостроения с привлечением отечественных и иностранных инвесторов;
- ✓ создание мощностей по производству биотоплива для нужд муниципальных котельных в семи районах области.

Мероприятия 2 этапа (2021—2030 годы)

- ✓ строительство и модернизация объектов лесного семеноводства и питомников на условиях софинансирования с крупными арендаторами;
- ✓ ввод в эксплуатацию новых мощностей по производству пиломатериалов и конструкционных материалов из древесины для строительства деревянных домов, обеспечивающих потребности строительного комплекса области;
- ✓ проведение научно-исследовательских работ, с целью повышения устойчивости лесопользования, совершенствования технологий лесовосстановления и проведения рубок;
- ✓ создание технологий и оборудования для углублённой механической, химической и энергетической переработки древесины с целью снижения экологической нагрузки на природную среду.

Формирование групп технологически, экономически и организационно взаимосвязанных производств, компаний и организаций, действующих в лесной отрасли, будет способствовать совершенствованию существующего механизма развития ЛПК на федеральном и региональном уровнях [1]. В этой связи и с целью рассмотрения возможности взаимодействия государства и бизнес-структур, целесообразно систематизировать не только существующие

ющие нормативно-правовые документы, определяющие направление его деятельности (рис. 1), но и методы управления ЛПК (таблица 2).

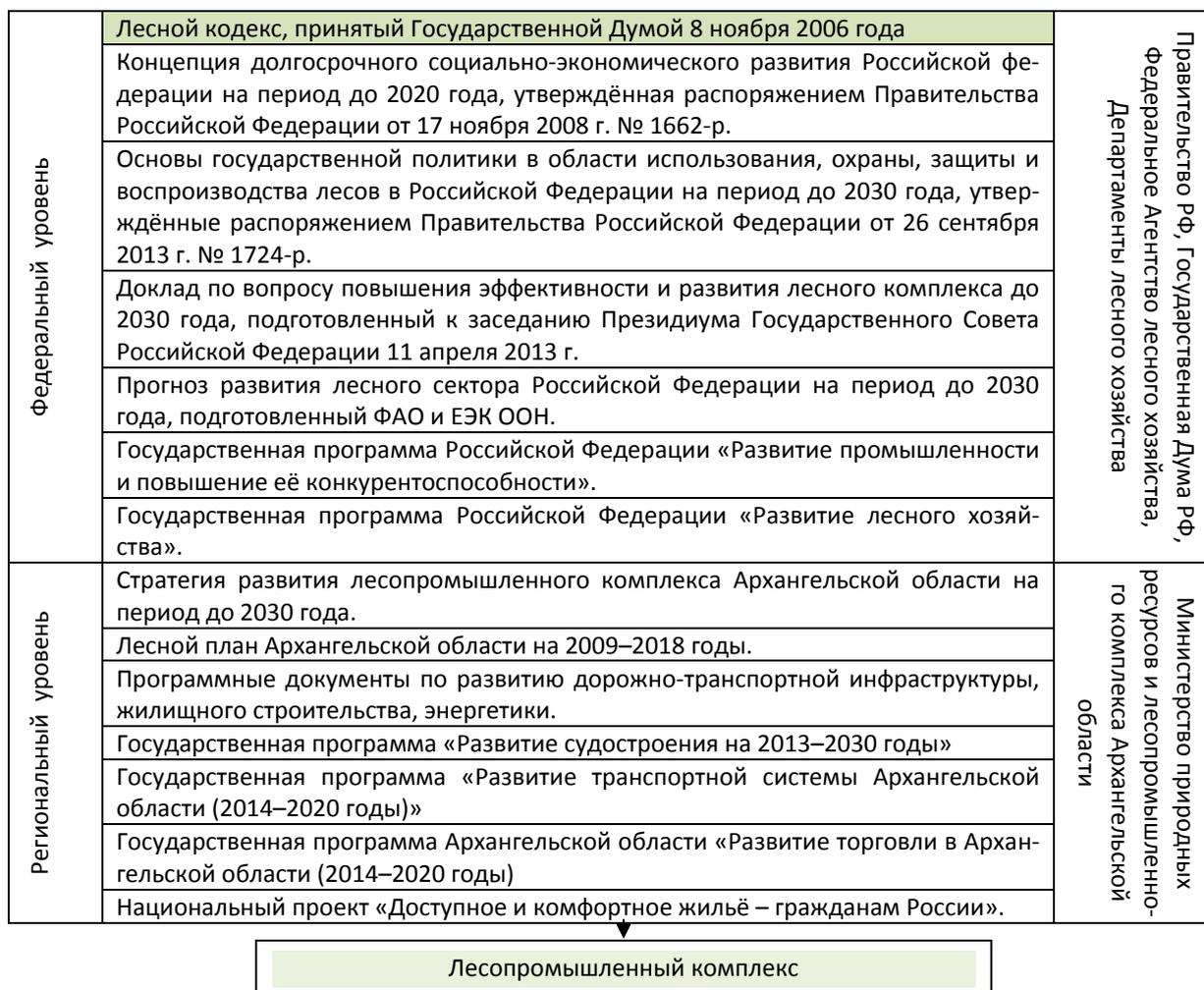


Рисунок 1. Нормативно-правовые документы, регулирующие деятельность ЛПК Архангельской области

Таблица 2

### Методы управления ЛПК Архангельской области

Наименование	Инструменты
Экономические	Субвенции, налоговые льготы, субсидии, государственные заказы, ставки, штрафы
Административно-правовые	Программы социально-экономического развития. Прогнозы. Концепции. Стратегии, региональные целевые программы, Лесной план, рецензирование, Планы мероприятий, нормативы, регламентирование
Организационные	Министерство природных ресурсов и ЛПК Архангельской области, лесопромышленные предприятия, Агентство по транспорту АО
Социально-психологические	Аукционы лесозаготовителей, государственные, региональные премии и награды

Существующая структура управления ЛПК несовершенна, так как методы ориентированы только на выполнение отраслевых задач. Поэтому необходима глубокая координация деятельности органов государственной власти, органов местного самоуправления и бизнес-

структур для развития социально-производственной инфраструктуры посредством осуществления целевых программ и применения кластерного подхода. В связи с этим остро стоит вопрос организации производства, направленного на выпуск конкурентоспособной продукции. Учитывая конкурентоспособность продукции, нельзя забывать об ограниченности ресурсов: природных, финансовых, инвестиционных. Достижение мультипликативного эффекта может способствовать образованию технологической цепочки, образующейся за счёт взаимодействия смежных производств и взаимодополняемости продукции, что обеспечит рост добавленной стоимости. Следует отметить необходимость привлечения инвестиций в создание и модернизацию объектов лесной и лесоперерабатывающей инфраструктуры, создание льготных условий лесопользования <sup>1</sup>.



Рисунок 2. Формы инвестиционной поддержки ЛПК

Для взаимодействия органов власти и бизнес-структур в лесопромышленном комплексе необходим формирующий механизм государственно-частного взаимодействия, функционирующий с помощью конкретных методов управления, организационных структур и правовых норм, что способствует проявлению форм государственно-частного партнёрства. Финансово-экономические методы развития ЛПК и регулирующие взаимодействие государства, бизнес-структур и общества включают в себя бюджетно-налоговое и денежно-кредитное регулирование. Формы организации и управления расчётами и платежами должны определять конкретные правила и границы взаимодействия. Также необходим мониторинг, направленный на регулирование и систематизацию финансовых и инвестиционных ресурсов и определяющий планы и программы развития ЛПК. Целесообразно применение прямых и косвенных

<sup>1</sup> В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации № 419 «О приоритетных инвестиционных проектах в области освоения лесов» от 30 июня 2007 года

методов государственного регулирования и взаимодействия, стимулирующих мотивационные мероприятия, связанные с финансированием и инвестированием ЛПК [6].

Законодательство Российской Федерации и её субъектов определяет реализацию административных методов государственного регулирования и формирует нормативно-правовую базу развития ЛПК и ГЧП с помощью нормативных актов и инструкций.



Рисунок 3. Организационно-экономический механизм формирования ГЧП

Организационное регулирование финансовых и инвестиционных ресурсов подразумевает наделение государства и бизнес-структур соответствующими правами, нормами и правилами в развитии ЛПК. Исследование различных форм взаимодействия государства и бизнес-структур в ЛПК в рамках региональной системы, позволяет сделать вывод о том, что необходим организационно-экономический механизм, основанный на оптимизации существующих структур и форм, с учётом экономических, экологических, социальных и политических условий. Ориентация на использование механизмов государственного-частного партнёрства развития ЛПК позволяет задействовать инвестиционные возможности государства и частных инвесторов [5], реализовывать значимые проекты по широкому спектру направлений, начиная от развития инфраструктуры и организации НИОКР до подготовки кадров. Возрастающее влияние на процессы развития ЛПК оказывают сфера профессионального образования, консалтинг, научные и прикладные исследования.

### *Лесопромышленный кластер*

Создание и развитие *лесопромышленного кластера* обеспечивает государственную поддержку крупных региональных интегрированных саморазвивающихся корпоративных структур рыночного типа, привлечение иностранных и отечественных инвестиций в создание новых предприятий лесной отрасли, повышение конкурентоспособности лесозаготовительной, деревообрабатывающей, химической, целлюлозно-бумажной промышленности, усиление лидерства отрасли в мировом производстве высокотехнологичной продукции из леса, повышения доли области на мировом рынке лесопродукции [3]. Участниками регионального кластера в Архангельской области становятся, например, органы власти и управления, ассоциации предпринимателей, организации бизнеса.

Таблица 3

#### *Проект структуры регионального кластера ЛПК в Архангельской области*

Элемент структуры кластера	Участники регионального кластера
Органы государственной и муниципальной власти	Министерство экономического развития и конкурентной политики АО, Министерство финансов АО, Агентство по транспорту АО, Министерство топливно-энергетического комплекса и жилищно-коммунального хозяйства АО, Министерство природных ресурсов и лесопромышленного комплекса АО, Министерство промышленности и строительства АО, Министерство труда, занятости и социального развития АО, Агентство архитектуры и градостроительства АО, муниципальные образования АО, Фонд развития и поддержки малого предпринимательства АО.
Ассоциации предприятий	Ассоциации предприятий и предпринимателей малого и среднего бизнеса в лесопромышленном комплексе АО, Ассоциации по ВЭД и Ассоциация поставщиков нефтегазовой промышленности «Созвездие» АО.
Кластерный совет	Представители участников кластера, представленные в таблице.
Лесное хозяйство	Лесничества АО, леспромхозы АО.
Лесозаготовка, деревообработка, производство мебели, производство изделий из дерева и древесных гранул	Филиал ОАО «Группа «Илим» в АО, ОАО «Архангельский ЦБК» (владелец — Pulp Mill Holding GmbH (Австрия), ЗАО «Лесозавод 25» (входит в состав многопрофильной компании ПКП Титан), ОАО «Онежский ЛДК» (входит в группу АФК «Система»), ОАО «Архангельский ЛДК №3», ЗАО «Архангельский фанерный завод», ООО «Вельский ДОК», Группа компаний УЛК.

Данный механизм должен учитывать весь потенциал территории, обеспечить эффективное развитие предприятий ЛПК, так как интеграция региональной экономики в мировые процессы и развитие сетевых отношений возможна при взаимодействии государства, региональной и муниципальной власти, бизнеса и местного населения. Организационно-эконо-

мический механизм создания и развития лесопромышленного кластера целесообразно рассматривать в три стадии. *Подготовительная*, рассматривающая возможность создания кластера путём обоснования экономических, ресурсных и организационных предпосылок, таких как субсидирование, софинансирование, привлечение инвесторов, объединение различных структур в лесопромышленный кластер. *Основная*, включающая цели, задачи, этапы создания кластера, его состав, технико-экономическое обоснование организационного проекта кластера: финансовый план, бизнес-планы инвестиционных проектов, обоснование инструментов реализации проекта создания кластера, включая меры государственной поддержки и составление финансового прогноза, определяющего эффективность кластера. *Завершающая*, направленная на формирование механизма управления кластером посредством принятия нормативно-правовых документов и разработки плана мероприятий по созданию кластера, включающих: правовой механизм, регулирование и контроль нормативной базы; организационный механизм, стимулирование инвестиционной деятельности предприятий кластера, управление процессом объединения предприятий, обоснование проектов эффективного использования ресурсов; экономический механизм, предоставление государственных льгот и субсидий для осуществления деятельности предприятий, софинансирование субъектов РФ, предоставление налоговых льгот, снижение таможенных пошлин.

Организационно-экономический механизм создания и развития кластера, выявления взаимосвязи задач развития ЛПК с проблемами отрасли, способствует разработке модели создания лесопромышленного кластера (рис. 4). Для создания и развития региональной модели необходимы условия: совершенствование лесного законодательства РФ, направленное на эффективность лесопользования и развития всего ЛПК; привлечение иностранных и отечественных инвестиций в создание новых интегрированных структур и развитие высокотехнологичных производств; тесное взаимодействие производства и инновационной инфраструктуры; создание Кластерного совета, с целью объединения руководителей ядра кластера (производственный блок), представителей предприятий малого бизнеса, представителей региональных и муниципальных органов власти, представителей научных организаций, затрагивающих интересы влияния кластера на развитие региона. Высокотехнологичность кластера и его наукоёмкость будут обеспечиваться в результате тесного взаимодействия всех структур производства, транспортных структур и инновационной инфраструктуры кластера, которая положительно повлияет на развитие региона в части развития дорожно-транспортной сети и информационной оснащённости [2].

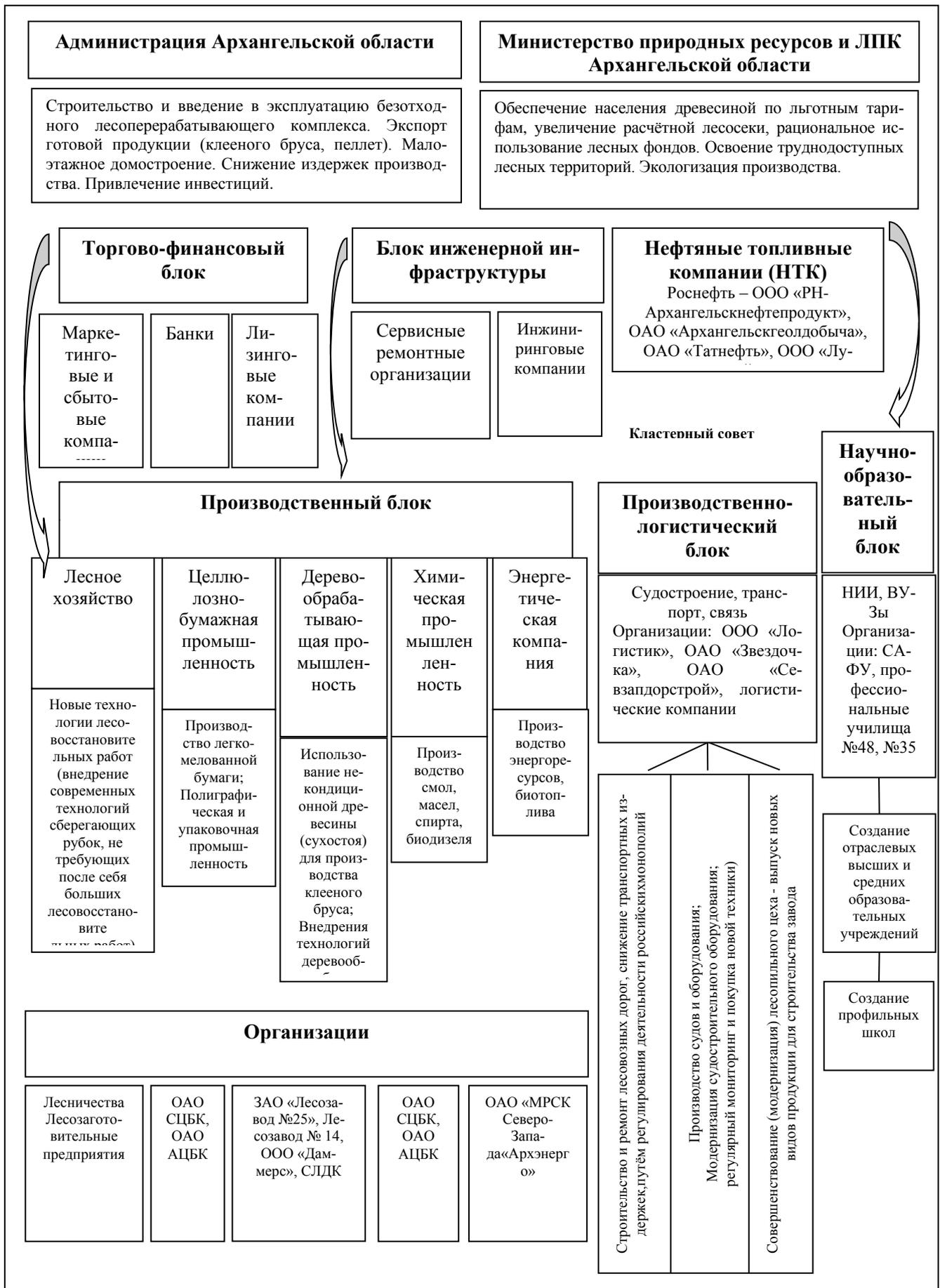


Рисунок 4. Модель создания регионального лесопромышленного кластера

В Архангельской области вполне достаточно предпосылок для реализации кластерного подхода. В сентябре 2014 года был создан лесопромышленный территориальный кластер **«ПоморИнноваЛес»**, в который вошли 24 участника. Среди них: ОАО «Архангельский ЦБК», ОАО «Архбум», ЗАО «Лесозавод 25», лесозаготовительные предприятия Группы компаний «Титан», ООО «Беломорский лес», ООО Производственная Компания «Интерстрой», ООО «Природа», ООО «Плесецкий леспромхоз», ООО «Нива», ОАО «Северное морское пароходство», ООО «Норд-Вуд», ОАО «Архангельский морской торговый порт», ЗАО «Архангельский фанерный завод», ООО «Архбиоэнерго», ОАО «Соломбальский машиностроительный завод», ОАО «Архангельская ремонтно-эксплуатационная база флота», Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, Северный научно-исследовательский институт лесного хозяйства (Сев НИИЛХ), ГОУ СПО «Новодвинский индустриальный техникум», ООО «НордТехСад», ЗАО «Архгипробум». В кластер вошли также структуры, представляющие малый и средний бизнес региона: общественная организация «Региональная ассоциация инициатив развития малого и среднего предпринимательства» и ООО «Поморский лесной технопарк». Инициативу Архангельского ЦБК по созданию в регионе инновационного лесопромышленного территориального кластера поддержали губернатор Игорь Орлов, правительство региона, Архангельское областное Собрание депутатов, Архангельская торгово-промышленная палата, региональное отделение общероссийской общественной организации «Деловая Россия». Председателем Правления кластера был избран генеральный директор ОАО «Архангельский ЦБК» Дмитрий Игоревич Зылёв. Формой организации кластера стало некоммерческое партнёрство<sup>1</sup>.

Комментируя создание данного инновационного кластера на пресс-конференции 27 ноября 2014 года в центральном офисе ИА «Интерфакс» губернатор Архангельской области И.А. Орлов заявил, что предприятия ЛПК Архангельской области заготавливают 12 млн. кубометров древесины в год, из них 6,5 млн. — малый бизнес. Поэтому важно стабилизировать отношения между участниками кластера, создать условия для конструктивного диалога между крупным, средним и малым бизнесом<sup>2</sup>. Генеральный директор ОАО «Архангельский ЦБК» Д.И. Зылёв поддержал губернатора: «Кластер — это, прежде всего, диалог и кооперация, он позволит совместить интересы крупных компаний и малого бизнеса. К примеру, наше предприятие не занимается заготовкой леса, мы заключаем договоры о поставках дре-

<sup>1</sup> ЦБК стал ядром инновационного лесопромышленного территориального кластера «ПоморИнноваЛес». URL: <http://cluster.hse.ru/news/1523/> (дата обращения: 02.06.2015).

<sup>2</sup> «ПоморИнноваЛес» заинтересовал Москву. URL: <http://lesregion.ru/main/2208-pomorinnovales-zainteresoval-moskvu.html> (дата обращения: 02.06.2015).

весины именно с малым и средним бизнесом. И мы заинтересованы в том, чтобы к нам приходил только качественный лес, а в кластер — только качественные компании»<sup>3</sup>. Взаимодействие внутри кластера строится на экономической основе. При этом создаются условия для социального развития территорий, где находятся организации, вошедшие в кластер, реализуются возможности создания новых производств и новых рабочих мест. Территориями локализации кластера стали Новодвинск, Архангельск, Плесецкий, Пинежский, Приморский и Холмогорский районы Архангельской области.

В практическом отношении взаимодействие органов власти и управления на уровне государства, региона, муниципалитетов и бизнес-структур несомненно будет способствовать расширению деятельности ЛПК, привлечению инвестиций, развитию инфраструктуры. Существенную роль в развитии социальной и транспортной инфраструктуры территорий должны сыграть предприятия ЛПК и органы регионального и муниципального управления. Кроме того, в рамках государственно-частного партнёрства требуется реализация таких мер, как: расширение частных инвестиций в фонды венчурного финансирования, действующих на основе механизмов государственно-частного партнёрства, при государственной поддержке, путём предоставления налоговых льгот; привлечение частного капитала для создания комплекса машиностроительных, домостроительных производств, ориентированных на использование инновационных технологий, необходимых для строительства лесовозных дорог, заготовки лесного сырья, его транспортировки и переработки; поддержка малого и среднего предпринимательства, ведущего свою деятельность применительно к специфике лесного хозяйства [9]. Развитие экономики РФ и её северных регионов в контексте совершенствования механизма управления ЛПК следует рассматривать с точки зрения перехода от государственно-частного партнёрства к новым формам взаимодействия. Крупные лесопромышленные компании являются «точками роста» всего лесного комплекса, поэтому их следует позиционировать в качестве главных агентов правительства, способных реализовывать государственную и промышленную политику в лесной отрасли. В целом лесопромышленный комплекс Архангельской области имеет достаточный производственный и экономический потенциал, который можно использовать для дальнейшего роста и проведения государственной политики, регулирующей его развитие, с учётом отечественного и зарубежного опыта. Думаю, что частную собственность целесообразно ввести в ограниченных размерах для коренных лесных поселений в целях создания небольших лесных фирм.

---

<sup>3</sup> Там же.

### *Заключение*

Возрастающее значение Севера и Арктики для развития экономики России требует сбалансированного решения как важнейших экономических задач, связанных с освоением природных богатств территорий, так и социальных вопросов, касающихся жизни и интересов коренного населения. Доминирующим видом экономической деятельности является промышленность, при этом, три основных вида (добыча полезных ископаемых, биологических ресурсов, обрабатывающее производство, производство и распределение электроэнергии и воды) имеют примерно одинаковый удельный вес. Хотя по отдельным административно-территориальным образованиям регионов Севера структура различается. Как известно, в Архангельской области и Республике Карелия более половины промышленных объёмов приходится на обрабатывающие производства, а в республике Коми — на добычу полезных ископаемых. Существует межрегиональный проект «Белкомур» (Белое море — Коми — Урал). Три региона России задействованы в проекте, который ориентирован на создание глубоководного порта около г. Архангельска; строительство железнодорожной магистрали, а также строительство и модернизацию целого ряда промышленных предприятий трех регионов, в том числе по глубокой лесопереработке. Энергетические ресурсы, образующиеся в результате переработки отходов производства, образующихся при лесозаготовке, переработке на территории данных предприятий в условиях освоения Северного морского пути, могут использоваться для нужд других стран Арктики. Развитие данного производства может стать одним из инструментов в системе модернизации страны.

Северные территории играют ключевую роль в национальной экономике, в обеспечении безопасности и геополитических интересов России [4]. Следует согласиться с мнением В.С. Селина и Е.П. Башмаковой, что территории Севера и Арктики обладают значительным человеческим потенциалом, адаптированным к жизни и работе в экстремальных условиях, наличием квалифицированных научных, научно-технических кадров. Природно-ресурсный потенциал северных территорий, наличие производственных комплексов, создают все предпосылки повышения уровня привлекательности регионов и их устойчивого развития [7]. Но следует заметить, что для данных регионов характерен процесс миграции населения, связанный с суровыми климатическими условиями, низким уровнем заработной платы и жилищным обеспечением. Поэтому в рамках реализации проекта по освоению Севморпути, целесообразно рассмотреть возможности экспорта продукции деревянного домостроения в другие страны. Привлечение инвестиционного капитала будет способствовать реализации проектов освоения отда-

лѐнных лесных территорий путѐм создания централизованных комплексов деревообработки и строительства для нужд населения северных регионов.

Западные покупатели предъявляют всё более жѐсткие требования в отношении соответствия экологических показателей. Большинство предприятий ЛПК северных регионов далеки от «экологического» совершенства. Существующие проблемы нелегальных рубок, выбросов, сбросов в атмосферу и водные экосистемы вредных веществ в настоящее время остро стоят перед предприятиями ЛПК. Продукция ЛПК северных регионов, в том числе и Архангельской области, экспортируется в страны Европы, на «экологически чувствительные» рынки, поэтому остро стоит вопрос об экологической сертификации. В этой связи, новый лесной кодекс, при формировании условий доступа предприятий, должен учитывать наличие у них сертификатов, подтверждающих экологически ответственное лесопользование [9].

В целях снижения налоговой нагрузки на предприятия лесного комплекса необходимо внести изменения в налоговое законодательство, предусматривающие частичное освобождение от уплаты налога на прибыль, полученной от реализации продукции, произведѐнной в ходе реализации инвестиционных проектов; отмену или снижение ставок ввозных таможенных пошлин на импортное оборудование в рамках реализации совместных проектов; пересмотр взимания налога на добавленную стоимость уплаченного поставщикам (подрядчикам).

Следует сказать о том, что крупные предприятия ЛПК регионов, Архангельской области не обеспечены сырьем в полном объѐме, так как процедура предоставления прав пользования лесными участками не совершенна. Только крупные арендаторы задействованы в выполнении лесохозяйственных, лесовосстановительных, противопожарных мероприятий, обустройстве арендуемых участков лесного фонда и лесных посѐлков, поэтому государственная политика должна предусматривать обеспечение долгосрочного пользования лесными ресурсами и контроль за их рациональным использованием, совершенствование системы платы за лесные ресурсы. В этой связи, необходима разработка новой лесной политики предоставления прав пользования лесными участками на основе административных решений.

Для оздоровления предприятий ЛПК нужна инновационная государственная политика, предусматривающая всестороннее развитие лесного сектора. Инвестиционное развитие лесопромышленной отрасли возможно путѐм привлечения новых собственников, эффективного функционирования регионального лесопромышленного кластера, связанного с интенсификацией использования богатейшего лесного потенциала как внутреннего источника, способного стабилизировать развитие экономики региона и обеспечить его устойчивость в будущем, усилить экономическую независимость. В современных условиях хозяйствования

роль государства в осуществлении инновационных процессов должна усилиться, так как собственные средства предприятий ЛПК регионов и кредитные ресурсы в инновации крайне ограничены. Развитие лесной отрасли и улучшение социально-экономического положения, может произойти в результате корректировки содержания государственной политики регулирования развития лесопромышленного кластера с учётом ситуации на рынке продукции; развития регионального лесопромышленного кластера с централизацией ЛПК; взаимодействия лесопромышленного, топливно-энергетического, агропромышленного и других комплексов; создания проектов использования биотоплива и путём внедрения мини-ТЭЦ на предприятиях ЛПК; разработки проектов, направленных на применение сухостойных древесных насаждений для производства клееного бруса; разработки Программы доступного жилья, с упором на малоэтажное домостроение; привлечения научно-исследовательских учреждений, научных сотрудников, высококлассных профессиональных специалистов и практиков к разработке прикладных программ, направленных на совершенствование функционирования предприятий ЛПК; привлечения иностранного капитала с целью инвестирования проектов малоэтажного домостроения и лесовозных дорог для доступа к древесному сырью; формирования государственно-частного партнёрства.

Именно развитие лесной отрасли, сопутствующих производств и инфраструктуры должны привести к экономической и социальной стабильности в регионах Севера, повышению темпов экономического роста, улучшению структуры хозяйства и демографической ситуации, решению проблемы занятости и улучшению жизненного уровня населения.

Практическая значимость исследования заключается в том, что его научные результаты могут быть использованы при разработке мер и совершенствовании методов государственного управления лесопромышленным комплексом региона, разработке отраслевых стратегий, программы развития лесного комплекса, направленной на решение проблем устойчивого социально-экономического развития регионов Европейского Севера. Для оценки направлений развития ЛПК и решения ключевых проблем предложены два варианта стратегии, организационно-экономический механизм создания и развития лесопромышленного кластера, разработана модель его создания.

Основной вывод заключается в том, что лесопромышленный комплекс с одной стороны является градообразующим в регионах Севера, а с другой стороны, нуждается в разработке новой эффективной стратегии с учетом складывающейся ситуации. Для успешной реализации политики в области лесного хозяйства, необходимы взаимодействие органов власти и бизнес-структур в направлении развития ЛПК, разработка системы эффективного лесопользования на

уровне регионов, проведение оптимальной инвестиционной политики в целях повышения уровня конкурентоспособности регионов Севера и другие меры.

### *Литература*

1. Костяев А.И. Территориальная дифференциация условий хозяйствования // Экономист. 2006. № 9. С.23—30.
2. Костяев А.И. Выравнивание территориальных социально-экономических различий // Экономика сельского хозяйства России. 2006. № 5. С.21.
3. Кузьминов И.Ф. Лесной сектор Канады и России: перспективы заимствования западных инноваций в отечественном управлении лесами / И.Ф. Кузьминов // Экологическое планирование и управление. 2011. № 1. С. 85—96.
4. Лукин Ю.Ф. Великий передел Арктики. Архангельск: Северный (Арктический) Федеральный университет, 2010. 400 с.
5. Макар С.В. Особенности зарубежного опыта с позиций стратегии развития лесного потенциала России // Вестник Финансового Университета. М., 2011. №3(63). С. 66—75.
6. Никонова Г.Н., Криулина Е.Н. Необходимость, предпосылки и некоторые результаты типологии сельских территорий (муниципальных образований) региона // Вестник АПК Ставрополя, 2011. № 4. С.100—104.
7. Селин В.С., Башмакова Е.П. Значение северных и арктических регионов в новых геоэкономических условиях развития России // Регион: экономика и социология, 2010. № 3. С. 23—39.
8. Селин В.С. Северные регионы России: экономическая динамика и проблемы развития // Регион: экономика и социология, 2011. № 4. С. 3—18.
9. Суслов В.И. Стратегия экономического развития региона: подходы к разработке, структура, модели // Регион: экономика и социология, 2009. № 4. С. 3—31.
10. Цихан Т.В. Кластерная теория экономического развития // Теория и практика управления. № 5. 2003.

*Рецензент: Лукин Юрий Фёдорович,  
доктор исторических наук, профессор*

УДК 330.15+574/502.55+504.05

## Оценка геоэкологических рисков в зонах влияния предприятий нефтегазовой промышленности в Российской Арктике



© **Башкин** Владимир Николаевич, доктор биологических наук, профессор, г.н.с. ООО «Газпром ВНИИГАЗ», Института физико-химических и биологических проблем почвоведения РАН. E-mail: V\_Bashkin@vniigaz.gazprom.ru

© **Трубицина** Ольга Петровна, кандидат географических наук, с.н.с. Центра экологических исследований Северного (Арктического) федерального университета имени М.В.Ломоносова.

E-mail: o.trubitsina@narfu.ru



© **Припутина** Ирина Владимировна, кандидат географических наук, доцент, в.н.с. Института физико-химических и биологических проблем почвоведения РАН, Россия. E-mail:

v\_35\_6@rambler.ru



**Аннотация.** В статье рассматривается программа комплексных научных исследований, направленных на разработку мониторинга кислотных выпадений и количественную оценку геоэкологических рисков в российских полярных наземных и морских экосистемах в зонах влияния предприятий нефтегазовой промышленности.

**Ключевые слова:** Арктика, кислотные выпадения, критические нагрузки, геоэкологические риски, нефтегазовая промышленность

## Evaluation of geo-environmental risks in the influence zones of oil and gas industry in the Russian Arctic

© **Bashkin, Vladimir N.**, Chief Researcher, Doctor of Biological Science, Professor, Ltd "Gazprom VNIIGAZ", Institute of Physicochemical and Biological Problems of Soil, RAS, Russia. E-mail: V\_Bashkin@vniigaz.gazprom.ru

© **Trubitsina, Olga P.**, Senior Researcher, Candidate of Geographical Sciences, Centre for Environmental Research of NarFU named after M.V. Lomonosov. E-mail: o.trubitsina@narfu.ru

© **Priputina, Irina V.**, Leading Researcher, Candidate of Geographical Sciences, Associate Professor of the Institute of Physicochemical and Biological Problems of Soil, RAS, Russia. E-mail: v\_35\_6@rambler.ru

**Abstract.** The article discusses the integrated scientific research program aimed at developing the acid deposition monitoring and geo-environmental risks evaluation in the Russian polar terrestrial and marine ecosystems in the areas of the oil and gas industrial influence.

**Keywords:** *Arctic, acid depositions, critical loads; geo-environmental risks, oil and gas industry*

### **Введение**

Мониторинг кислотных выпадений в Российской Арктике важен как в связи с трансграничным загрязнением (циркумполярный перенос загрязняющих веществ с запада), так и в связи с планируемым и уже реально осуществляемым развитием программ по добыче углеводородов на континентальном шельфе, в частности, на платформе «Приразломная» «Газпром Нефти» — дочерней организации ОАО «Газпром». В ближайшей перспективе возможна добыча газа в Карском море и Обско-Тазовской губе, в Печорском море [1].

В более отдалённой перспективе нефтегазовыми компаниями ОАО «Газпром», «Роснефть» рассматривается и Баренцево море. При этом мониторинг кислотных выпадений, как следствие производственной активности при добыче и транспортировке углеводородов в арктических регионах должен сопровождаться количественной оценкой рисков подкисления и эвтрофирования наземных и морских экосистем на основе международных подходов по расчёту критических нагрузок (КН) с использованием уже наработанных международных методических подходов [2,3,4] и результатов проведённых исследований, часть из которых цитирована в приведённых источниках [5—18].

Следовательно, для управления рисками ухудшения экологического качества наземных и морских экосистем при расширении нефте- и газодобычи в полярных регионах становится особенно актуальной задача — изучение фундаментальных основ биогеохимической организации наземных и морских арктических экосистем при эмиссии кислотообразующих соединений в зонах влияния нефтегазовой промышленности [6].

Предлагаемые методы и подходы для реализации поставленной задачи: 1. Количественная оценка кислотных выпадений в арктических регионах зоны существующей и планируемой нефтегазодобычи. 2. Мониторинг изменения биогеохимических параметров в наземных и морских полярных экосистемах в зонах влияния нефтегазодобычи и транспорта углеводородов. 3. Расчёт величин КН подкисляющих и эвтрофирующих соединений кислотных эмиссий (оксиды азота) на экосистемы в зонах добычи и транспорта углеводородов. 4. Количественная оценка геоэкологических рисков (ГЭР) и прогноз геоэкологической ситуации с выделением факторов трансграничного переноса кислотных осадков и локальных эмиссий.

### **Концепция оценки ГЭР с использованием методологии КН поллютантов**

В рамках предлагаемого подхода ГЭР определяется как двухмерный показатель, характеризующий вероятность развития негативных изменений в состоянии экосистем как реципиентов воздействия и величины таких изменений. Количественная оценка ГЭР основана на расчёте и пространственном анализе превышений КН поллютанта  $X$  ( $E_x(X)$ ) в границах зоны влияния проектируемого объекта. Превышения КН отражают соотношение между величиной экспозиции (величиной актуальной или прогнозируемой нагрузки поллютанта) и безопасным уровнем воздействия (величиной критической нагрузки поллютанта). Величину воздействия на экосистемы предлагается рассчитывать как процент, который занимают выделы с превышениями КН, от общей площади рассматриваемой группы выделов (например, от площади санитарно-защитной зоны проектируемого или действующего объекта). Выбор критериев приемлемости ожидаемых изменений зависит от характера затронутых экосистем. Для экосистем, имеющих статус особо ценных или уязвимых, величины КН не должны быть превышены на 100% их территории. В остальных случаях предлагается следовать принципу «95% защищённости» экосистем, согласно которому допустимым считается такой уровень нагрузки приоритетных загрязняющих веществ, при котором для 95% исследуемой территории  $E_x(X) \leq 0$ .

Расчёт ГЭР предлагается осуществлять с помощью вероятностного моделирования величин превышений КН на основе метода Монте-Карло. В отличие от традиционного расчёта превышений КН входными данными для модельных расчётов служат не единичные значения биогеохимических параметров (значения по умолчанию или средние значения), а массивы их значений. Массивы входных данных могут быть подготовлены как на основе данных полевых исследований и по результатам анализа объектов-аналогов. В результате моделирования для каждого отдельно взятого рецепторного участка получают набор значений показателя  $E_x(X)$ . Частотное распределение этих значений позволяет рассчитать вероятность  $P$  (от 0 до 100%) достижения положительных величин  $E_x(X)$  для каждого из выделов в пределах расчётной площадки. Каждому значению  $P(E_x(X) > 0)$  будет соответствовать значение  $M(E_x(X) > 0)$  — суммарная площадь выделов с превышениями КН. На основе массивов значений ( $M; P$ ) выводится функция риска ( $R(X)$ ):

$$R(X) = F\{M, P\} = F\{M(E_x(X) > 0, P(E_x(X) > 0)\},$$
 где  $M$  — площадь выделов с превышениями КН ( $E_x(X) > 0$ );  $P$  — вероятность превышения КН.

Функция ГЭР является функцией распределения. При большом количестве рецепторных участков массив значений ( $M; P$ ) хорошо аппроксимируется непрерывной функцией

нормального распределения. Если число выделов невелико, то переход к нормальному распределению невозможен и функция будет иметь ступенчатый вид (рис. 1).

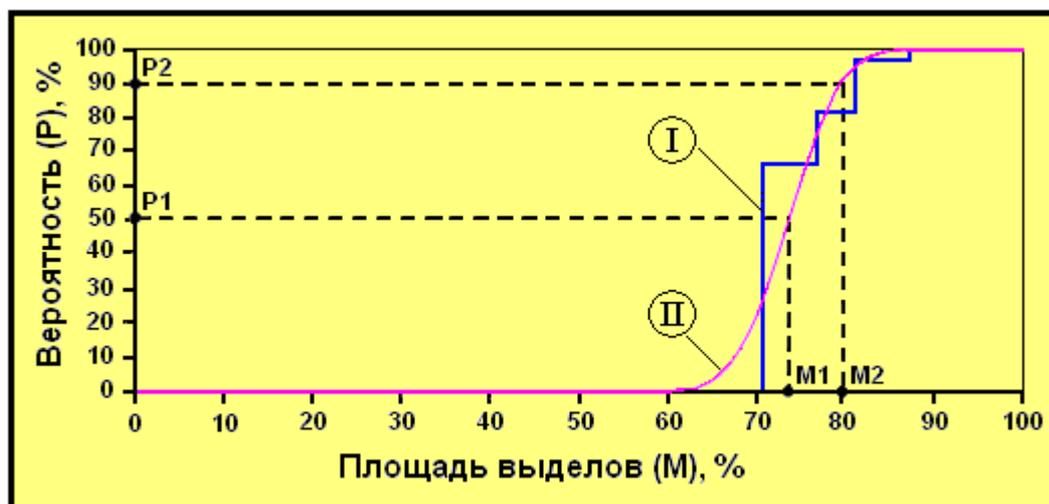


Рис. 1. Функции геоэкологического риска ( $R(X)$ ) на основе ступенчатой функции распределения (I) и непрерывной функции нормального распределения (II).

Функция распределения позволяет вычислить вероятность превышения  $P_1$  КН на территории, меньшей  $M_1$  и для заданного интервала значений  $M$  ( $M_1 \leq M_i \leq M_2$ ):  $P = P_2 - P_1$ .

## 2. Порядок оценки ГЭР на основе методологии КН

При проведении оценки ГЭР на основе КН загрязнителей предлагается следовать формальной процедуре оценки рисков. На этапе идентификации опасности следует установить источники выбросов, определить возможные сценарии техногенного воздействия и составить полный список загрязняющих веществ, содержащихся в выбросах проектируемого предприятия. Кроме того, необходимо очертить круг потенциальных реципиентов воздействия (экосистем в границах зоны влияния проектируемого объекта) и провести их ранжирование. На основе имеющейся информации о факторах опасности и реципиентах необходимо провести качественную характеристику воздействий и определить список загрязнителей, для которых целесообразно проведение детальной оценки риска (приоритетных загрязняющих веществ). Оценка экспозиции должна включать детальную характеристику реципиентов (в том числе подразделение экосистем-реципиентов на рецепторные участки) с установлением фонового и расчётом прогнозируемого уровня нагрузки приоритетными загрязняющими веществами — величины выпадений загрязняющих веществ (г/га в год или экв/га в год). На этапе оценки геоэкологических эффектов следует провести картографирование и расчёт величин КН приоритетных загрязняющих веществ, характеризующий максимально допустимый уровень нагрузки на выделенные реципиенты. Характеристика ГЭР должна включать расчёт

величины изменений в состоянии реципиентов, вероятности их проявления, а также определение степени приемлемости таких изменений в соответствии с выбранными критериями. Предлагается проводить характеристику риска в два этапа. На первом этапе необходимо провести детерминистический расчёт превышений КН на основе усреднённых входных данных. В случае выявления рецепторных участков с  $E_x(X) > 0$  на втором этапе целесообразно провести оценку ГЭР с использованием методов моделирования.

Исследования по оценке ГЭР должны завершаться анализом неопределённости полученных результатов. Для этого необходимо описать источники неопределённости на каждой стадии оценки рисков и оценить достоверность результатов расчётов. Результаты оценки ГЭР предлагается использовать для ранжирования отдельных проектных альтернатив и выработки подходов к смягчению воздействий на окружающую среду в рамках процедуры оценки воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной деятельности.

### ***Заключение***

Предлагаемая методика оценки рисков для экосистем, связанных с выбросами предприятий газовой промышленности, позволяет провести количественную оценку не только величины прогнозируемых изменений в состоянии экосистем, но и вероятности их наступления. В ней заложена возможность детальной характеристики экосистем как объектов техногенного воздействия. Кроме того, данная методика учитывает тесные взаимосвязи между отдельными компонентами наземных и водных экосистем, а также естественную вариативность параметров, характеризующих состояние этих компонентов. Проведение количественной оценки ГЭР целесообразно при подготовке экологического обоснования проектов в газовой промышленности, располагаемых в районах с низкой информационной обеспеченностью и высокой степенью неопределенности, включая арктический регион.

В настоящее время проведение этих исследований осуществляется в рамках творческого сотрудничества между Институтом физико-химических и биологических проблем почвоведения РАН/ФАНО, ООО «Газпром ВНИИГАЗ» и Северным (Арктическим) федеральным университетом имени М.В. Ломоносова. В рамках этого сотрудничества уже разработаны методологические и методические подходы к мониторингу кислотных выпадений, оценке трансформации биогеохимической структуры полярных экосистем и количественной оценке ГЭР. Аналогичные исследования выполняются на территориях полярных экосистем в ряде скандинавских стран и Канады в рамках Конвенции ООН по трансграничному загрязнению воздуха на большие расстояния, в которой В.Н. Башкин длительное время был заместителем Председателя Научного комитета Конвенции.

Оценка геоэкологических рисков осуществляется в практике работы газодобывающих компаний ОАО «Газпром» [6], и её дальнейшее использование в практике работы других нефтегазовых компаний позволит оценить как вероятность проявления этих рисков при разработке полярных месторождений, так и определить пути управления этими рисками, в частности, через систему экологического страхования [1, 2, 5, 14, 16,18].

### Литература

1. Сафонов В.С., Волков А.Н., Ковалев С.А., Лесных В.В. и др. Категорирование объектов ОАО «Газпром» по степени потенциальной опасности: теория и практика // Промышленная и экологическая безопасность объектов газовой промышленности. М.: ООО «ВНИИГАЗ», 2008. С. 151—163.
2. Башкин В.Н., Припутина И.В. Управление экологическими рисками при эмиссии поллютантов. М.: Газпром ВНИИГАЗ, 2010. 185 с.
3. Posch M., Hetteling J-P., Slootweg J. (2007) Critical loads and dynamic modelling of nitrogen // Critical loads of nitrogen and dynamic modeling. CCE Progress Report 2007. Bilthoven. The Netherlands. P. 41—51.
4. UBA, 2004 // Manual on methodologies and criteria for modelling and mapping critical loads and levels and air pollution effects, risks and trends. Chapter 5.5. Электронный ресурс: [www.icpmapping.org](http://www.icpmapping.org)
5. Bashkin V. Modern Biogeochemistry. Environmental risk assessment. Springer, 2006, 400 p. (English Ed., Chinese Ed., 2009)
6. Markelov V.A., Andreev O.P., Kobylkin D.N., Arabsky A.K., Arno A.B., Tsybulsky P.G., Bashkin V.N., Kazak A.S., Galiulin R.V. Gas industry sustainable development. М.: Nedra. 2013. 211 pp.
7. Башкин В.Н., Арно О.Б., Арабский А.К., Барсуков П.А., Припутина И.В., Галиулин Р.В. Ретроспектива и прогноз геоэкологической ситуации на газоконденсатных месторождениях Крайнего Севера. М.: Газпром ВНИИГАЗ, 2012, 280 с.
8. Припутина И.В., Башкин В.Н. Экологические риски в связи с техногенным загрязнением окружающей среды: анализ подходов и методов оценки // Проблемы анализа риска. 2012. № 5. С. 12—25.
9. Башкин В.Н., Галиулин Р.В. Изменение климата и прогноз потребления природного газа // Газовая промышленность. 2013. № 1. С. 58—60.

10. Арно О.Б., Арабский А.К., Мурзагулов В.Р., Николаев Д.С., Башкин В.Н., Галиулин Р.В., Галиулина Р.А. Экологическая политика ООО «Газпром добыча Ямбург» // Трубопроводный транспорт [теория и практика]. 2013. № 2 (36). С. 38—42.
11. Башкин В.Н. Биогеохимия полярных экосистем в зонах влияния газовой промышленности. М.: Газпром ВНИИГАЗ, 2014. 301 с.
12. Трубицина О.П. Нагрузки кислотных выпадений на Севере Русской равнины // Вестник САФУ. Серия «Естественные науки». 2013. №4. С. 44—49.
13. Louvar J.T., Louvar B.D. Prentice Hall. Health and environment risk analysis. Fundamentals and applications. New Jersey: Prentice Hall PTR, 1998, 678 p.
14. Акимов В.А. Оценка и прогноз стратегических рисков России: теория и практика. // Материалы конференции «Стратегические риски чрезвычайных ситуаций: оценка и прогноз». М.: Триада ЛТД, 2003.
15. Быков А.А., Порфирьев Б.Н. Об анализе риска, концепциях и классификации рисков // *Проблемы Анализа Риска*, 2006. Т. 3, №4. С. 319—337.
16. Демидова О.А. Разработка методов оценки экосистемных рисков в зонах воздействия выбросов на объектах газовой промышленности// Дисс. канд. техн. наук. М.: ВНИИГАЗ, 2007.
17. Лесных В.В. Анализ риска и механизмов возмещения ущерба от аварий на объектах энергетики. Новосибирск: Наука, СО РАН, 1999. 251 с.
18. Мурзин Н. В., Лысцов В.Н., Быков А.А., Сарычев П.Д., Местечкин В.Б. Методика оценки экологического риска для биологических компонентов экосистемы (включая человека) и эколого-экономического ущерба природной среде в районах хранения и уничтожения химического оружия. М.: НИЦ «Экобезопасность», 2006.

*Рецензент:* Тоскунина Вера Эдуардовна,  
доктор экономических наук, профессор САФУ

УДК 332.1/332.02 +32

**Борис Лавров, начальник Первой Ленской**

© **Шестакова** Татьяна Павловна, кандидат физико-математических наук, доцент кафедры теоретической и вычислительной физики Южного Федерального Университета.

E-mail: shestakova@sfedu.ru

**Аннотация.** В статье рассказывается о жизни Бориса Васильевича Лаврова, исследователя Арктики, одного из руководителей Главного управления Северного морского пути, организатора строительства порта Игарка и Карских экспедиций, начальника Первой

Ленской экспедиции, впоследствии необоснованно репрессированного и расстрелянного. Большое внимание в статье уделено Первой Ленской экспедиции по проводке грузовых судов из Архангельска в устье Лены.

**Ключевые слова:** *Северный морской путь, освоение Крайнего Севера, Первая Ленская экспедиция, Б.В. Лавров*

**Boris Lavrov, commander of the First Lena expedition**

© **Shestakova, Tatyana P.** Candidate of Physics and Mathematics), Associate Professor, Department of Theoretical and Computational Physics, Southern Federal University. E-mail: shestakova@sfedu.ru

**Abstract.** The article is devoted to the life of Boris Lavrov, an Arctic explorer, one of the directors of the Northern Sea Route Headquarters, the organizer of the Igarka port construction and Kara expeditions, the commander of the First Lena expedition, unjustifiably repressed and executed. Much attention is paid to the First Lena expedition aimed at sending ships with cargoes from Arkhangelsk to the Lena River delta.

**Keywords:** *the Northern Sea Route, the development of the Far North, the First Lena expedition, Boris Lavrov*

**Введение**

Совсем недавно мы наблюдали открытие нового нефтяного месторождения на платформе «Университетская-1» в северной части Карского моря. Однако ещё сто лет назад число кораблей, сумевших успешно преодолеть воды Карского моря, не превышало нескольких десятков. Сегодняшним успехам в освоении Арктики предшествовало множество экспедиций, предпринятых самыми разными людьми. Имена некоторых из них мы хорошо знаем,

другие остаются неизвестными или почти забытыми. В развитии экономической деятельности в Арктике большое внимание уделялось и уделяется Северному морскому пути.

Огромный вклад в развитие Северного морского пути был сделан нашей страной в 1930-е годы. Ещё в 1920 году для освоения пути через Карское море в устья Оби и Енисея, налаживания экономических связей Сибири с европейскими странами был создан Комитет Северного морского пути. В 1928 году Комитет был преобразован в Северо-Сибирское государственное акционерное общество транспорта и промышленности «Комсевморпуть». Его председателем был назначен Борис Васильевич Лавров. Он возглавил работы по строительству порта Игарка на Енисее, организации Карских экспедиций, в 1933—1934 годах был начальником Первой Ленской экспедиции по проводке грузовых судов из Архангельска в устье Лены. Цель этой статьи — отдать дань памяти Борису Лаврову, человеку, который внёс немалый вклад в дело освоения Арктики и, вероятно, мог бы сделать ещё больше, если бы политические репрессии 1930-х — 1940-х годов не оборвали его жизнь<sup>1</sup>. Развитие экономики северных социумов, Северного морского пути, организация арктических экспедиций и политика тесно переплелись в его жизни и трагической судьбе.

### ***Первые попытки освоения Северного морского пути***

Одной из первых попыток пересечь Карское море и достигнуть устья Енисея, была экспедиция на шхуне «Ермак» в 1862 году под командованием Павла Павловича Крузенштерна (1834—1871). Его шхуна тогда оказалась затертой во льдах Карского моря, поэтому команда была вынуждена покинуть судно и пешком добраться до твердой земли<sup>2</sup>. Экспедиция была организована на средства купца Михаила Константиновича Сидорова (1823—1887), родившегося в Архангельске и переехавшего затем в Красноярск<sup>3</sup>. Неудача П.П. Крузенштерна не остановила М.К. Сидорова, предлагавшего премию в две тысячи фунтов стерлингов первому, кто Северным морским путём достигнет устьев Оби и Енисея. Впервые осуществимость этого плана доказал британский капитан И. Виггинс (1832—1905), который положил начало торговому мореплаванию через Карское море на пароходе «Диана» и несколько

---

<sup>1</sup> В статье использованы документы и фотографии из семейного архива Б. В. Лаврова.

<sup>2</sup> Крузенштерн Павел Павлович. URL: [http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc\\_biography/64322/Крузенштерн](http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_biography/64322/Крузенштерн) (дата обращения: 13.07.2015). П.П. Крузенштерн — внук руководителя первой русской кругосветной экспедиции И.Ф. Крузенштерна

<sup>3</sup> Сидоров Михаил Константинович в 1852—1882 гг. на освоение Севера и Северного морского пути потратил 1,7 миллиона рублей, что привело его к банкротству. Похоронен на Лазаревском кладбище в Александро-Невской лавре рядом с могилой М. В. Ломоносова. URL: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1040243> (дата обращения: 13.07.2015).

раз ходил до устьев Оби и Енисея<sup>4</sup>. Следующим важным этапом были экспедиции к Енисею 1875, 1876 гг. известного шведского исследователя Арктики Нильса Адольфа Эрика Норденшельда (1832—1901), снаряженная на средства М.К. Сидорова и шведского купца О. Диксона [1, с. 661]. Остров в Енисейском заливе впоследствии был назван именем Диксона. В 1878—1879 гг. на пароходе «Вега» Норденшельд впервые осуществил сквозное плавание из Атлантического океана в Тихий с одной зимовкой и через Суэцкий канал вернулся в Швецию [1, с. 661]. До устья реки Лены «Вега» сопровождал пароход «Лена», который затем поднялся вверх по реке и прибыл в Якутск.

В 1893—1896 гг. экспедиция норвежского исследователя полярных стран Фритьофа Нансена (1861—1930) на корабле «Фрам» прошла Северным морским путём из Норвегии до Новосибирских островов. Её целью, однако, был не выход в Тихий океан, а неудавшаяся попытка достижения Северного полюса. В 1913 году Нансен на судне «Коррект» прошел от Тромсе (Норвегия) к устью Енисея [1, с. 604].

В числе других известных экспедиций следует упомянуть Русскую Полярную экспедицию в 1900—1902 гг. на судне «Заря» под руководством геолога, полярного исследователя, барона Эдуарда Васильевича Толля (1858—1902). Цели экспедиции были обширные и включали подробное исследование Новосибирских островов, поиски гипотетической Земли Санникова. Судьба этой экспедиции сложилась трагически. Ещё в 1900 году из-за сложных ледовых условий Толль был вынужден остаться на зимовку в Карском море, а вторая зимовка прошла уже на Новосибирских островах. Все члены исследовательской партии Толля, отправившейся пешком к островам, погибли, найти их так и не удалось [2, 3].

Ещё две известные экспедиции — морского офицера Георгия Львовича Брусилова (1884—1914 или 1915) на парусно-паровой шхуне «Святая Анна»<sup>5</sup> и геолога, исследователя Арктики Владимира Александровича Русанова (1875—1913?) на маленьком парусно-моторном боте «Геркулесе» (капитан — А.С. Кучин), обе предпринятые в 1912 году и имевшие целью пройти Северным морским путём с запада на восток, также окончились трагически [1, с. 109, с. 823]. 1912 год был чрезвычайно неблагоприятным для плавания в морях Северного Ледовитого океана из-за сложной ледовой обстановки. В том же году экспедицией на судах «Таймыр» и «Вайгач» была сделана попытка пройти из Владивостока в Петербург. Им удалось достичь мыса Челюскина, но тяжёлые ледяные поля вынудили экспедицию вернуться во Владивосток [2, 3].

<sup>4</sup> Виггинс (Wiggins) Иосиф. URL: <http://www.gpavet.narod.ru/Names/wiggins.htm> (дата обращения: 13.07. 2015).

<sup>5</sup> Экспедиция Г.Л. Брусилова была организована на его личные средства [1, с.109].

В 1913—1915 гг. гидрографической экспедиции под начальством полярного гидрографа Бориса Андреевича Вилькицкого (1885—1961) на судах «Таймыр» и «Вайгач» удалось совершить *второе* после Н.А.Э. Норденшельда *сквозное плавание* Северным морским путём. В 1913 году экспедиции не удалось пробиться дальше мыса Челюскина и она была вынуждена вернуться во Владивосток. Осуществить основную задачу — впервые пройти с востока на запад из Владивостока в Архангельск — удалось в 1914—1915 гг. с одной зимовкой у берегов Таймыра [1, с.149]. В результате экспедиции были открыты новые острова в Северном Ледовитом океане, которые официально объявлены собственностью России.

*Третье сквозное плавание* Северным морским путём (после Н.А.Э. Норденшельда и Б.А. Вилькицкого) совершила экспедиция норвежского полярного путешественника Руаля Амундсена (1872—1928) на шхуне «Мод» с двумя зимовками в 1918—1920 годах [1, с.31].

В 1932 году в Советском Союзе было осуществлено сквозное плавание Северным морским путём в одну навигацию на ледоколе «Сибиряков». Начальником экспедиции был Отто Юльевич Шмидт (1891—1956), научной частью руководил Владимир Юльевич Визе (1886—1954, участвовавший ещё в экспедиции Георгия Седова в 1912—1913 годах, впоследствии — автор фундаментального труда «Моря Советской Арктики» [2].

Перечисленные выше экспедиции были задуманы и осуществлены энтузиастами-первопроходцами и имели преимущественно исследовательский характер. Но перед нашей страной в 1920-х — 1930-х годах стала задача налаживания регулярной навигации по Северному морскому пути, доставка грузов в устья Оби, Енисея, Лены и других сибирских рек, отправка морем леса и других товаров из Сибири в европейские порты. С 1920 года начали постепенно развиваться грузоперевозки в устья Оби и Енисея, известные как Карские операции. В 1932 году было создано Главное управление Северного морского пути, ему были переданы основные функции общества «Комсевморпуть». Б.В. Лавров, в то время член Главного управления Севморпути, представил правительству проект перехода грузовых судов из Архангельска в устье Лены, который позднее стал известен как Первая Ленская экспедиция.

### ***Борис Лавров: до и после революции***

Борис Васильевич Лавров родился 21 октября 1886 года в селе Феодорицком Рыбинского уезда Ярославской губернии в семье священника. Села Феодорицкого ныне не существует — оно находилось близ впадения реки Мологи в Волгу и было затоплено при сооружении Рыбинской ГЭС и Рыбинского водохранилища. Учился в Ярославской духовной семинарии. С начала 1900-х годов Борис Лавров примкнул к революционному движению, с 1903 года участвовал в деятельности партии большевиков.

Лавров привлек к политической работе своего товарища по сельской школе Н.А. Угланова, впоследствии видного деятеля Октябрьской революции, занимавшего ответственные партийные и государственные посты в 1920-х годах. Как писал Угланов в своей автобиографии [4], «мой сверстник и друг по школе, сын священника нашего села, Борис Васильевич Лавров, тогда учился в ярославской духовной семинарии и был уже социал-демократом... Вспоминаю характерные моменты. Б. В. Лавров приехал на рождественские каникулы, привез много литературы и резолюции II съезда РСДРП и подробно мне объяснил причины раскола, происшедшего на съезде. Он объявил себя большевиком, сторонником Ленина...». За революционную работу Лаврова выгнали из духовной семинарии. Позднее он учился в Казанском университете, откуда также был исключён, арестован и отправлен в ссылку в Архангельскую губернию под надзор полиции.

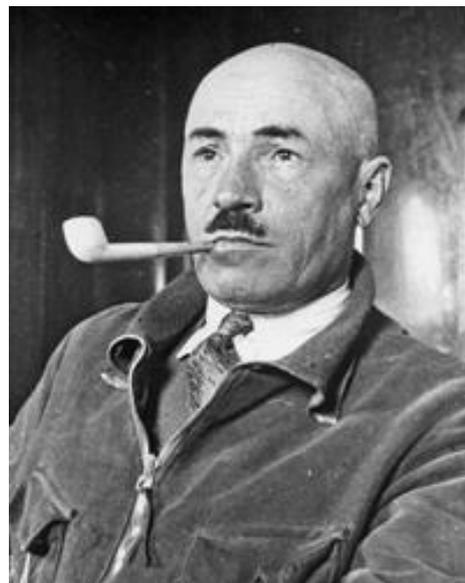


Рис. 1. Борис Васильевич Лавров

В 1912—1913 годах работал с В. И. Лениным в газете «Правда», в 1915—1917 годах ведёт работу на фронтах Первой мировой войны. Лавров всегда оставался на стороне революции, но, по-видимому, у него были сомнения по политическим вопросам. Имеются сведения, что в годы Гражданской войны он вышел из партии большевиков, в которую вновь вступил в 1920 году. Он стремился к практической деятельности на благо своей страны и имел большие организаторские способности, которые в полной мере проявились позднее в работе по экономическому освоению Севера.

После октября 1917 года Лавров был направлен в Наркомпрод, в 1918 году был губернским продкомиссаром в Вятке. В 1920-е годы работал в органах Наркомвнешторга, в частности, в Средней Азии и на Северном Кавказе. Занимал пост торгового представителя Советского Союза в Афганистане. В ведении Наркомвнешторга находилось акционерное общество «Комсевморпуть». После своего назначения в 1928 году председателем «Комсевморпути» все свои силы Б. В. Лавров отдавал освоению Севера. В задачи общества входило строительство заводов, шахт, судостроительных верфей в верховьях рек Оби и Енисея. В 1929—1931 годах главным делом «Комсевморпути» и его председателя стало строительство порта Игарка.

### *Игарка*

Отдельные попытки организовать эксплуатацию Северного морского пути делались русскими и иностранными предпринимателями и до Октябрьской революции. В 1911 году русские, английские и норвежские промышленники создали с этой целью Сибирское акционерное общество. К деятельности общества был привлечён даже Ф. Нансен [5, 6]. В 1913 году он совершил плавание на грузовом пароходе «Коррект» из Норвегии в устье Енисея, частично повторив путь «Фрама» 1893 года. Затем Нансен путешествовал по Сибири и Дальнему Востоку. После возвращения из этого путешествия он написал книгу «По Сибири», которая была опубликована на русском языке в 1915 году под названием «В страну будущего» [7] и которая подчёркивала мысль Нансена о том, что освоение огромных богатств Сибири является делом будущего, но отнюдь не настоящего.

В 1916 году была начата постройка Усть-Енисейского порта в 310 км от устья Енисея. Однако в период навигации он подвергался затоплению, для его реконструкции потребовались бы большое время и огромные затраты, что воспрепятствовало бы скорому выходу сибирских товаров на европейские рынки. Поэтому в 1927—1928 годах было проведено исследование Енисея с целью определения лучшего места для строительства порта. Таким местом оказалась Игарская протока, образованная глубокой излучиной Енисея [3]. На её берегах началось строительство лесоперерабатывающего комбината, города и порта.

Весной 1929 года на Игарку прибыл Б. В. Лавров. В тот год был заложен первый дом, начато строительство лесопильного завода № 1, который был запущен уже в ноябре, в Игарскую протоку впервые пришли морские грузовые пароходы. Двести человек остались зимовать. Работы продолжались и при наступлении полярной ночи, несмотря на тяжелейшие условия: вечная мерзлота, морозы, иногда достигающие  $-60^{\circ}\text{C}$ . Строители столкнулись с огромными трудностями, так как это был фактически первый опыт работы в таких условиях. Почва то становилась твёрдой, как камень, то превращалась в болото; строительные материалы подвергались деформациям, которые не были описаны в инженерной литературе.

В следующем году строящийся Игарский порт принял гораздо больше пароходов. На зимовку осталось уже две тысячи человек, а ещё через год — двенадцать тысяч. В 1931 году в Игарке было построено уже три лесопильных завода. За три года на месте, где были только палатки и избы, появились двухэтажные дома. Игарка стала городом. В ней появились магазины, школы, стадион, клуб.

Борис Лавров руководил строительством Игарки не из московского кабинета. Он постоянно был среди строителей, участвовал в сплаве леса, появлялся на ещё недостроенных

причалах Игарки. Он приобрел огромный авторитет среди людей, которыми руководил. У них же он и учился, получал специальные знания, которые помогали принимать верные решения.

Как руководитель «Комсевморпути» Лавров нес ответственность не только за строительство Игарки, но и за выполнение морских операций в Карском море. В 1930 году благодаря накопленному опыту была выпущена первая лоция Карского моря с подробными картами. На смену отдельным экспедициям пришли заранее планируемые рейсы грузовых кораблей. Порт Игарки приобрел международное значение, за экспортируемым сибирским лесом в Игарку стали приходить корабли из Западной Европы. Посещающие Игарку иностранцы удивлялись темпам её роста. О ней писали в нашей стране и за рубежом.

В 1935 году был выпущен специальный «арктический» номер журнала «Техника — молодёжи», посвященный освоению Арктики и Северного морского пути; в нем была опубликована статья Б. Лаврова о строительстве Игарки [8].

### *Первая Ленская*

Следующим естественным шагом было распространение грузовых перевозок до устья Лены. Для достижения этой цели корабли должны были преодолеть самый трудный участок Северного морского пути — обогнуть Таймырский полуостров и пересечь море Лаптевых. Ещё в 1930 году Лавров организовал экспедицию на шхуне «Белуха», целью которой было плавание вокруг полуострова Таймыр, однако тяжелые ледовые условия не позволили этого осуществить. И вот в 1932 году Лавров представляет правительству свой проект перехода грузовых судов в устье Лены. Лавров отстоял этот проект в борьбе со скептиками и был назначен начальником экспедиции.

Экспедиция началась в навигацию 1933 года. В ней участвовали грузовые пароходы «Володарский», «Товарищ Сталин», «Правда». Лесовоз «Правда» должен был пройти с Ленским караваном большую часть пути. Однако он имел назначение доставить геологоразведочную экспедицию в бухту Нордвик в юго-западной части моря Лаптевых. Планировалось перебросить на Лену и несколько речных судов с Оби и Енисея. Проводку судов через ледовые поля осуществлял ледокол «Красин».

«Красин» вышел из Ленинграда в июле 1933 года, пройдя Балтийское море и обогнув Скандинавский полуостров, пополнил запасы в Мурманске и направился к проливу Маточкин Шар между Северным и Южным островами Новой Земли. Там была назначена встреча с судами «Товарищ Сталин», «Володарский», «Правда». Из-за задержки с погрузкой они вышли из Архангельска позже намеченного срока. Встреча состоялась 13 августа у восточного

входа в пролив, после чего «Красин» провёл грузовые корабли через льды Карского моря до кромки чистой воды. По чистой воде караван судов достиг 18 августа острова Диксон. Туда самолётом из Игарки прилетел начальник экспедиции Лавров. До того, как принять на себя руководство экспедицией, он должен был завершить дела, связанные с организацией Карских операций, которые по-прежнему оставались в сфере его ответственности.

### *Остров Диксон*

Позднее Борис Лавров сам подробно опишет экспедицию в книге «Первая Ленская» [9]. Рассказывая о своём прибытии на остров Диксон, он приводит слова из отчёта Норденшельда об экспедиции 1876 года: «Эта голая теперь пустыня в короткое время превратится в сборное место для множества кораблей, которые будут способствовать сношениям не только между Европой и Обской и Енисейской системами, но и между Европой и Северным Китаем...». Однако пока это в будущем. Впереди — экспедиция. И для экспедиции важен опыт знаменитых предшественников. Лавров вспоминает Нансена, Толля, Амундсена. На острове — могилы полярников, известных и неизвестных. Недалеко от острова Диксон — могила Тессема, одного из участников экспедиции Амундсена на шхуне «Мод». Лавров задаётся вопросом, что влекло человека на Север? Что влечёт его сегодня? И отвечает на него так: «Любовь к исследованию неисследованного, к пониманию ещё не понятого, возможность широкого исследования научных проблем и охвата большими хозяйственными работами этого нетронутого пространства» [9].

Между тем на Диксон пришли ледоколы «Русанов» и «Сибиряков». «Русанов» должен был доставить грузы в бухту Прончищевой на восточном берегу Таймырского полуострова. «Сибиряков», в предыдущем году совершивший исторический переход Северным морским путём в одну навигацию, на этот раз имел задачей проведение научных исследований в Карском море. Однако на пути к месту назначения оба ледокола встретили тяжёлые льды и вынуждены были вернуться на Диксон. Это вызывало беспокойство. Беспокоило и то, что из-за задержки с погрузкой грузовые пароходы прибыли на Диксон позже, чем предполагалось.

23 августа Лавров созвал совет на борту «Красина». В совете участвовали начальник экспедиции на «Сибирякове» профессор В.Ю. Визе, капитаны «Красина», «Сибирякова», «Русанова», «Володарского», полярный лётчик А.Д. Алексеев, другие участники экспедиции. Основной вопрос: каким путём следовать каравану судов? На пути вдоль Таймырского полуострова лежат так называемые шхеры Минина — архипелаг небольших островов, названных именем штурмана Фёдора Минина, начальника одного из отрядов Великой Северной Экспедиции, участники которой в 1733—1734 годах впервые описали северное побережье России.

Визе назвал три возможных пути: первый — прибрежной полыньёй, используя проливы между островами архипелага; второй — севернее архипелага по опушке шхер, затем — проливом Вилькицкого; третий путь ещё севернее, затем — проливом Шокальского, разделяющим острова Северной Земли.



Рис. 2. Карта Первой Ленской экспедиции из книги М. Э. Зингера «Ленский поход»

Мнения участников совета разделились. На юге Карского моря были большие скопления льдов, поэтому северный путь выглядел привлекательнее. Но и рискованнее. У Лаврова в то время ещё не было в полной мере того практического опыта, которым обладали Визе и полярные капитаны. Он руководил полярной экспедицией в первый раз и нёс полную ответственность за её проведение. На совете был принят второй вариант — идти по опушке шхер Минина, и время показало, что такое решение позволило грузовым пароходам добраться до устья Лены в ту навигацию, избежав зимовки по крайней мере на пути туда.

Совет на острове Диксон потом называли историческим — настолько важна для страны была Ленская экспедиция. Заседание снималось на киноплёнку. Экспедицию сопровождали журналисты — корреспондент газеты «Известия» М. Э. Зингер и корреспондент газеты «Водный транспорт» С. Т. Морозов. Их очерки о Первой Ленской были вскоре опубликованы [10, 11]. Зингер, ссылаясь на слова самого Лаврова, пишет, что верный вариант пути был выбран с учетом Обь-Енисейского течения вдоль берегов западного Таймыра, теплового влия-

ния материка и направления ветров, опыта «Веги» Норденшельда, «Фрама» Нансена, «Зари» Толля [10]. Были приняты во внимание и ледовые условия текущего года, и данные авиаразведки, проведённой лётчиком Алексеевым.

О Морозове следует сказать особо. Савва Тимофеевич Морозов — внук и полный тёзка известного русского фабриканта и мецената, тогда ещё молодой журналист, совмещающий должность корреспондента с обязанностями кочегара второго класса на ледоколе «Красин», в будущем — писатель, почётный полярник, член Географического Общества СССР. На «Красине» он проделал путь из Ленинграда до мыса Челюскина, затем — на «Володарском» в бухту Тикси. Свою книгу очерков «Ленский поход» Морозов посвятил «Борису Васильевичу Лаврову — строителю советского севера» [11]. С Лавровым он познакомился в Москве в период подготовки к экспедиции. Вот как впоследствии С.Т. Морозов характеризовал начальника Первой Ленской: «Было в этом человеке что-то от землепроходцев — Ермака, Дежнёва, Хабарова... Не во внешнем облике, — а сути. Конечно, не было ни дремучей бороды, ни одежды из звериных шкур, ни высоченных сапог. Гладко выбрит, в лёгком пиджаке и рубашке с открытым воротом, с непрестанно дымившей трубкой в углу рта, он производил впечатление типичного горожанина, делового человека, даже сухаря. По тону, как уверенно, неторопливо он снимал телефонную трубку, по лаконичным фразам, обращаемым к невидимым собеседникам, было очевидно, что дел у него невпроворот, что советов, указаний его ждут и на Енисее, где поплывут сейчас лесные плоты, и в Ленинграде на Канонерском острове, где идёт ремонт крупного ледокола, назначенного к плаванию в Арктику, и в Севастополе, где морские авиаторы заканчивают испытание новой крылатой машины для разведки полярных льдов...» [12].

24 августа корабли отправились в путь. Пробивал дорогу «Красин», за ним следовал лесовоз «Товарищ Сталин», получивший повреждения ещё до прибытия на Диксон, и «Правда», затем — ледокол «Русанов», лесовоз «Володарский», замыкал караван «Сибиряков».

### ***Мыс Челюскина***

На пути к мысу Челюскина «Красин» потерял гребной винт. Это был критический момент, ставящий под угрозу судьбу всей экспедиции. И, тем не менее, было решено пробиваться сквозь льды дальше. 30 августа каравану удалось выйти на чистую воду, 31 августа достигли мыса Челюскина. В это же время были получены сообщения с находящихся севернее кораблей «Челюскин» и «Седов»: пролив Шокальского оказался забит льдом. Это подтвердило правильность принятого ранее решения. Путь через пролив Шокальского оказался непреодолимым, и корабли могли быть затерты льдами ещё до прибытия в пункт назначения.

Мыс Челюскина — самая северная оконечность Азии, где находилась единственная радиостанция на всём пространстве от Диксона до Тикси. Как писал Визе, «впервые северная оконечность Азии видела такое скопление судов: семь пароходов стояли одновременно у полярной станции мыса Челюскина» [2]. Это знаменательное место для всех полярников. Участники экспедиции посещают полярную станцию. На берегу — столб, поставленный Амундсенем в 1919 году во время экспедиции на шхуне «Мод». На вершине столба — медный шар. На шаре выгравирована надпись: «Покорителям Северо-Восточного прохода Адольфу Эрику Норденшельду и его славным спутникам. Экспедиция на «Мод» 1918—19». Ещё одно напоминание о великих предшественниках.

Далее грузовые суда пошли без помощи ледоколов. «Красин» же должен был вернуться и помочь проводке речных судов. «Русанов» следовал в бухту Прончищевой. «Сибиряков» остался разгружаться на мысе Челюскина. На пароходе «Товарищ Сталин» ещё до прибытия на мыс Челюскина началось самовозгорание угля. Учитывая загруженность судна бензином, нефтью, динамитом для геологических партий, пожар на судне представлял большую опасность. Часть угля было решено перегрузить на мысе Челюскина на «Красин» и «Сибиряков». Лесовоз «Правда» ушёл для разгрузки в бухту Нордвик. «Володарский», на который теперь переместился штаб экспедиции, уходит в бухту Тикси, через некоторое время за ним последовал «Товарищ Сталин».

### ***Бухта Тикси***

2 сентября начался сильный шторм, который продолжался до 6 сентября. Однако именно шторм позволил пройти в бухту Тикси не только морским судам, но и речному пароходу «Первая пятилетка». Восточный ветер отогнал льды от западного побережья Таймырского полуострова, освобождая путь пароходу. Лавров понял это и вызвал «Первую пятилетку» с Диксона.

8 сентября «Володарский» вошёл в бухту Тикси. К моменту прибытия экспедиции в бухте не было никаких строений, кроме двух домиков полярной станции. В них зимовали участники Лено-Хатангской экспедиции, в задачу которой входило проведение изысканий в районе дельты Лены и определение места для нового морского порта. На кораблях Первой Ленской в бухту Тикси были доставлены новая группа участников Лено-Хатангской экспедиции и большая часть грузов для нее. В бухте ещё можно было увидеть часть остова шхуны «Заря» экспедиции Толля 1900—1902 годов, напоминание о былой трагедии. Дерево, из которого была сделана шхуна, оказалось очень крепким, так что зимовавшие неподалеку промышленники не смогли разобрать её на дрова.

В бухте не было условий для разгрузки судов, не были построены причалы. Имелись баржи, но отсутствовали буксиры для того, чтобы подвести баржи к морским судам и произвести разгрузку в море. Для буксировки барж решили использовать катера. Но и катера оказались не готовы. Лавров едет на берег, чтобы лично руководить работами. Разгрузка шла при штормовой волне, ценой огромных усилий участников экспедиции.

9 сентября в бухту вошел пароход «Товарищ Сталин». В его трюме разгорался пожар, люки трюма задраены, чтобы не допустить его распространения, палуба сильно нагрета, команда непрерывно охлаждала её водой. Приступили к ускоренной выгрузке горючих веществ с судна. Пожар удалось потушить лишь на следующий день благодаря накачке воды в трюм.

12 сентября в бухту пришел речной пароход «Первая пятилетка», с помощью «Красина» преодолевший путь от Диксона до Тикси. Он привёл с собой лихтер (разновидность баржи), к которому с боков пришвартовались «Володарский» и «Товарищ Сталин», что значительно облегчило дальнейшую разгрузку. 16 сентября разгрузка была полностью закончена, вместо предполагаемых десяти дней она заняла только неделю, но к этому времени стали поступать тревожные сведения. Ещё до 10 сентября пролив Вилькицкого у мыса Челюскина начал покрываться молодым льдом, а старые льды стали смерзаться в большие поля. Вот что писал начальник экспедиции на «Сибирякове» Визе: «Я очень беспокоился за ленские суда и радировал начальнику Ленской экспедиции в бухту Тикси: «Проход судов Ленской экспедиции через пролив Вилькицкого после 20 сентября вызывает величайшие сомнения, даже при наличии ледокола». Б.В. Лавров, ежедневно получавший метеорологические и ледовые сводки со станции на мысе Челюскина, конечно, и сам хорошо понимал угрозу, вставшую перед ленскими судами. Но выгрузку нельзя было оставить — Якутский край слишком остро нуждался в доставленных из Архангельска товарах» [13].

Основная задача Ленской экспедиции была выполнена. Установление связей с Восточной Сибирью, которое Ф.Нансен отнес к отдалённому будущему, становилось делом настоящего. Участники Первой Ленской воплощали его в реальность. Б.В. Лавров в беседах с полярниками обсуждал дальнейшие перспективы. Говорил о том, что из Архангельска и на Колыму ходить можно, о том, что не только в Якутию должны вести грузы морские караваны, но и обратно.

16 сентября состоялся прощальный митинг, после чего морские суда двинулись в обратный путь. Оставили экспедицию корреспонденты. М. Зингер улетел из Тикси в Москву на самолёте лётчика Леванеского. С. Морозов отправился с караваном речных судов, возглавляемом «Первой пятилеткой», который доставил грузы вверх по Лене в Якутск. В бухте Тикси

остались зимовщики Лено-Хатангской экспедиции. Проведённые ими работы положили начало строительству Тиксинского арктического морского порта (это название было утверждено коллегией Главсевморпути в марте 1934 года) [14].

### **Зимовка**

18 сентября морские суда «Володарский» и «Товарищ Сталин» соединились с ледоколом «Красиным». Затем к каравану присоединились ледокол «Русанов» и лесовоз «Правда», которому из-за погодных условий не удалось разгрузиться в бухте Нордвик. К двадцатым числам сентября караван судов достиг пролива Вилькицкого. Из-за установившихся морозов пролив оказался непроходимым для лесовозов, даже при том, что их вёл мощный ледокол «Красин». Западнее мыса Челюскина остановка была ещё сложнее, ледокол «Сибиряков» оказался затёртым льдами в районе архипелага Норденшельда.

Ледовая обстановка в Карском море, а также задержка более чем на десять суток с погрузкой судов «Володарский», «Товарищ Сталин», «Правда» в Архангельске сделали зимовку неизбежной [10]. 23 сентября принято решение поставить грузовые суда на зимовку, отпустив ледоколы «Красин» и «Русанов», которые ещё могли бороться со льдами; их нужно было использовать для других задач, в частности, для освобождения из ледового плена «Сибирякова». Место зимовки необходимо было выбрать так, чтобы пароходы не были увлечены дрейфующими льдами, а риск того, что сжимающиеся льды раздавят пароходы, был сведён к минимуму. Поэтому местом зимовки стали острова Самуила (ныне острова «Комсомольской правды»), вблизи северо-восточного берега полуострова Таймыр. Был проведён отбор людей, остающихся на зимовку: оставляли прежде всего тех, кто мог принести большую пользу экспедиции, сильных духом и физически выносливых. Остальные продолжили путь домой на «Красине» и «Русанове». Борис Лавров имел тогда право покинуть зимующие пароходы, так как главная цель — доставка грузов в Якутию — была выполнена. Но такую возможность он не рассматривал.

Зимовщикам предстояло провести почти год в этой «стране льда и ночи»<sup>6</sup>.

По воспоминаниям одного из участников экспедиции Н. Н. Урманцева, остающиеся на зимовку люди тяжело переживали расставание с уходящими «Красиным» и «Русановым», в их головах теснились мрачные мысли о предстоящей зимовке [16]. Такие настроения необходимо было преодолеть. Благодаря организаторским способностям Б.В. Лаврова вынужденная зимовка была использована для проведения научных исследований на Крайнем Се-

<sup>6</sup> Один из первых переводов на русский язык книги Ф. Нансена «Фрам» в полярном море» был опубликован под названием «В стране льда и ночи» [14].

вере. Урванцев, начальник геологической партии, направлявшейся на пароходе «Правда» в бухту Нордвик, был назначен руководителем научной работы. Были развёрнуты метеорологические, гидрологические, топографические исследования, установлен контакт с группой на мысе Челюскина.



Рис. 3. Б. В. Лавров. 1933 г.

Хотя суда стояли вмёрзшими в лёд, сохранялась опасность, что сильный шторм может разбить ледяную защиту и повредить пароходы. Для подстраховки на одном из близлежащих островов построили жилой дом, радиостанцию и склад. Обследовали и другие расположенные рядом острова.

Зимовщики занимались не только научными исследованиями и каждодневной работой по жизнеобеспечению зимовки. Были организованы занятия

для желающих по программе морского техникума, что

позволяло матросу приобрести квалификацию штурмана, а кочегару — механика. Преподавателями стали более опытные участники экспедиции, они же вошли в экзаменационную комиссию, которая, по согласованию с Наркомводом, получила право выдавать слушателям аттестаты об окончании морского техникума. Были и небольшие развлечения, даже организован свой театр...

В бухте Тикси на борт «Володарского» был взят самолёт Р-5. Решено было использовать его для авиаразведки. Первый полёт совершили в октябре 1933 года на полярную станцию мыса Челюскина. Управлял самолётом известный полярный лётчик Мауно Янович Линдель. Но запланированные полёты с мыса Челюскина к Северной Земле всё откладывались: на Р-5 барахлил мотор. Почти месяц Лавров провёл в гостях у зимовщиков. Позднее Линделю передали самолёт У-2. Он и использовался в дальнейшем для авиаразведки. Это учебный самолёт с открытой кабиной, он был удобен для наблюдений, поскольку летал на небольшой скорости, что позволяло рассмотреть все детали местности, но лётчику и наблюдателю в открытой кабине в полярных условиях приходилось нелегко. Совершили пробный полёт к острову Большевик Северной Земли, после чего Лавров и Линдель вернулись с мыса Челюскина к месту зимовки.

Наступила полярная ночь, которой, при всей её суровости, присуща своя красота: свет луны и звёзд, непрекращающаяся игра полярного сияния... Жизнь зимовщиков текла по

строгую распорядку. Разнообразие вносили сеансы радиосвязи с оставшимися далеко родными, с другими зимовками. Вместе со всей страной следили за судьбой «Челюскина», затёртого дрейфующими льдами...

30 января 1934 года впервые дало о себе знать Солнце: северные серые сумерки продолжались два часа. В феврале возобновили авиаразведку. Под руководством Н.Н. Урванцева была подготовлена и проведена экспедиция на вездеходах вглубь Таймыра [16]. Экспедиция продолжалась 21 день, с 20 марта по 9 апреля, с целью топографической съёмки и испытания вездеходов в арктических условиях. Вездеходы пересекли северную часть Таймырского полуострова от залива Терезы Клавенес (название заливу было дано Амундсеном во время экспедиции 1918—1920 годов) до мыса Могильный, где были похоронены двое участников экспедиции Вилькицкого 1914—1915 годов на судах «Таймыр» и «Вайгач». Далее их путь лежал вдоль берега Таймыра до мыса Челюскина, затем — к месту зимовки через бухту Мод, где зимовал Амундсен в 1919 году.

Учебный самолёт У-2 мог летать только на небольшое расстояние. Чтобы расширить радиус полётов, на нем установили дополнительный бензиновый бак. Стали проводить ледовую разведку вблизи острова Малый Таймыр и у восточных берегов Северной Земли. Б.В. Лавров постоянно выполнял функции лётчика-наблюдателя. В полётах не обходилось без происшествий. 11 мая 1934 года из-за сильного ветра самолёт отклонился от курса и попал в полосу пурги. Видимость упала до нуля, но Линдель успел посадить самолёт. Они находились в двенадцати-пятнадцати километрах от пароходов. Немного переждав пургу, отправились пешком в направлении пароходов. Затем пурга вновь усилилась, переменился и ветер, чьё направление давало ориентир. Очертания предметов и расстояния до них искажаются вследствие рефракции (преломления световых лучей в атмосфере). В условиях ледяной пустыни, без ясных ориентиров, очень легко заблудиться и замёрзнуть. Путь до пароходов занял двенадцать часов, с несколькими остановками для отдыха. По выражению одного из зимовщиков, Лавров и Линдель «заглянули прямо в пасть полярной смерти».

26 мая полетели в бухту Прончищевой, где была зимовка охотников-промышленников. Полёт достаточно рискованный, так как ни в бухте Прончищевой, ни на самолёте не было радио. В случае непредвиденной аварии рассчитывать на помощь не приходилось. Ясная погода сменялась туманами, но на улучшение погоды надежды не было. Летели вдоль восточного берега Таймыра. Несколько раз туман вынуждал идти на посадку.

Вот как писал Лавров об одной из вынужденных посадок самолета: «Сели в глубокой снежной ложбине... Место посадки нам в точности не известно. Оно должно быть где-то между островами Андрея и островами Петра, на мысе Восточного Таймыра» [9]. Из-за продолжительного тумана вылететь удалось только на следующий день.



Рис. 4. Состояние ледяного покрова у северо-восточного берега Таймырского полуострова в 1933 г. по наблюдениям с самолёта Первой Ленской экспедиции (из книги Б. В. Лаврова «Первая Ленская»).

Несмотря на риск, Лавров хотел завершить ледовую разведку, зная, что впереди новый сезон навигации, на Лену отправится второй караван судов, предстоял сквозной рейс с востока на запад по Северному морскому пути ледореза «Фёдор Литке». Район Восточного Таймыра до этого не был охвачен авиаразведкой. Чтобы получить полную картину, был также необходим полёт к Северной Земле. Планировалось посетить зимовку на острове Домашнем. Этот крохотный островок, который можно найти только на топографической карте, входит в группу островов Седова, принадлежащих к архипелагу Северная Земля. Острова были открыты в 1930 году экспедицией на ледокольном пароходе «Седов» и до 1937 года назывались островами Каменева. Затем они получили новое название в честь открывшего их судна. К Северной Земле Лавров и Линдель вылетели 12 июня с мыса Челюскина. В ходе этого полета произошла серьёзная авария.

*На пути к острову Домашний*

От мыса Челюскина курс лежал на северо-запад через пролив Вилькицкого, к мысу Неупокоева на острове Большевик. Далее самолёт летел над проливом Шокальского, миновал Краснофлотские острова, бухту Снежную на острове Октябрьской Революции, и направился к мысу Гамарника (с 1937 года — мыс Медный). После того, как прошли мыс Гамарника, вышел из строя один из цилиндров мотора. Линделю удалось посадить самолёт, однако исправить мотор было невозможно. Надежды на помощь практически не было. Организовать поиски на собаках или вездеходах в условиях наступающего полярного лета нереально. Нужно было выбиратья самим. Прежде всего необходимо было решить вопрос, возвращаться ли пешком на мыс Челюскина или идти к зимовке на острове Домашний? Первый путь был знаком, на нём были хорошие ориентиры, не позволяющие сбиться с пути. Но расстояние до мыса Челюскина, составляющее не менее трехсот километров, исключало этот путь. До острова Домашний около 150 километров. Найти крохотную точку среди тысяч квадратных километров белого безжизненного пространства чрезвычайно трудно. «В памяти невольно встают многие арктические путешествия моряков и полярников после гибели их судов», — пишет Лавров [9]. «Много ли их кончилось благополучно? Немного, хотя многие из них и были снаряжены куда лучше, чем мы» [9].

Лавров и Линдель не имели специальной подготовки для таких переходов. О Линделе Лавров пишет: «На зимовке все знают, что он прекрасно тренирован для полётов и в то же время никуда негодный ходок для дальних расстояний» [9]. Некоторый опыт походов по полярным льдам был накоплен во время зимовки. Но сейчас условия ещё хуже. С наступлением полярного лета снег стал рыхлым, сверху — подмороженная корка, которая не выдерживает тяжести человека. Ноги проваливаются и попадают на морской лёд, покрытый слоем талой воды. Практически невозможно найти сухое место, чтобы разбить палатку. Лёгкая палатка не держит тепла и пропускает воду. Одежда, сапоги, одеяло — всё становилось мокрым, и не было никакой надежды его просушить.

Отправились в путь, сделав сани из верхней крышки фюзеляжа. 15 июня ночевали на твердой и почти сухой почве мыса Кржижановского. На следующий день увидели в море очертания каких-то островов. Возникла надежда, что это архипелаг Каменева. Сделали попытку пройти к нему напрямую. Попытка не удалась. Далее на пути лежал залив Сталина (ныне — залив Панфиловцев). Важно было его пересечь и выйти на его северный берег, чтобы хотя бы немного сократить путь.

Но путь чрезвычайно тяжёл. Отсутствие ясных ориентиров, в каком направлении двигаться, короткие передышки в промокшей палатке, туманы, скрывающие Солнце, в условиях полярного дня не позволяющие определить даже, утро сейчас или вечер. Когда появляется Солнце, становится жарко, в глазах начинаются рези, не помогают и тёмные очки.

Б.В.Лавров ведёт дневник. Несколько раз возникала уверенность, что они уже достигли Восточного острова архипелага Каменева, но уверенность оказывалась ошибочной. Только 24 июня Лавров и Линдель достигли острова Восточного, и после сравнения с картой сомнения исчезли. Дальше идти нужно было по островам архипелага. 25 июля пересекли большую бухту и вышли на остров Средний.

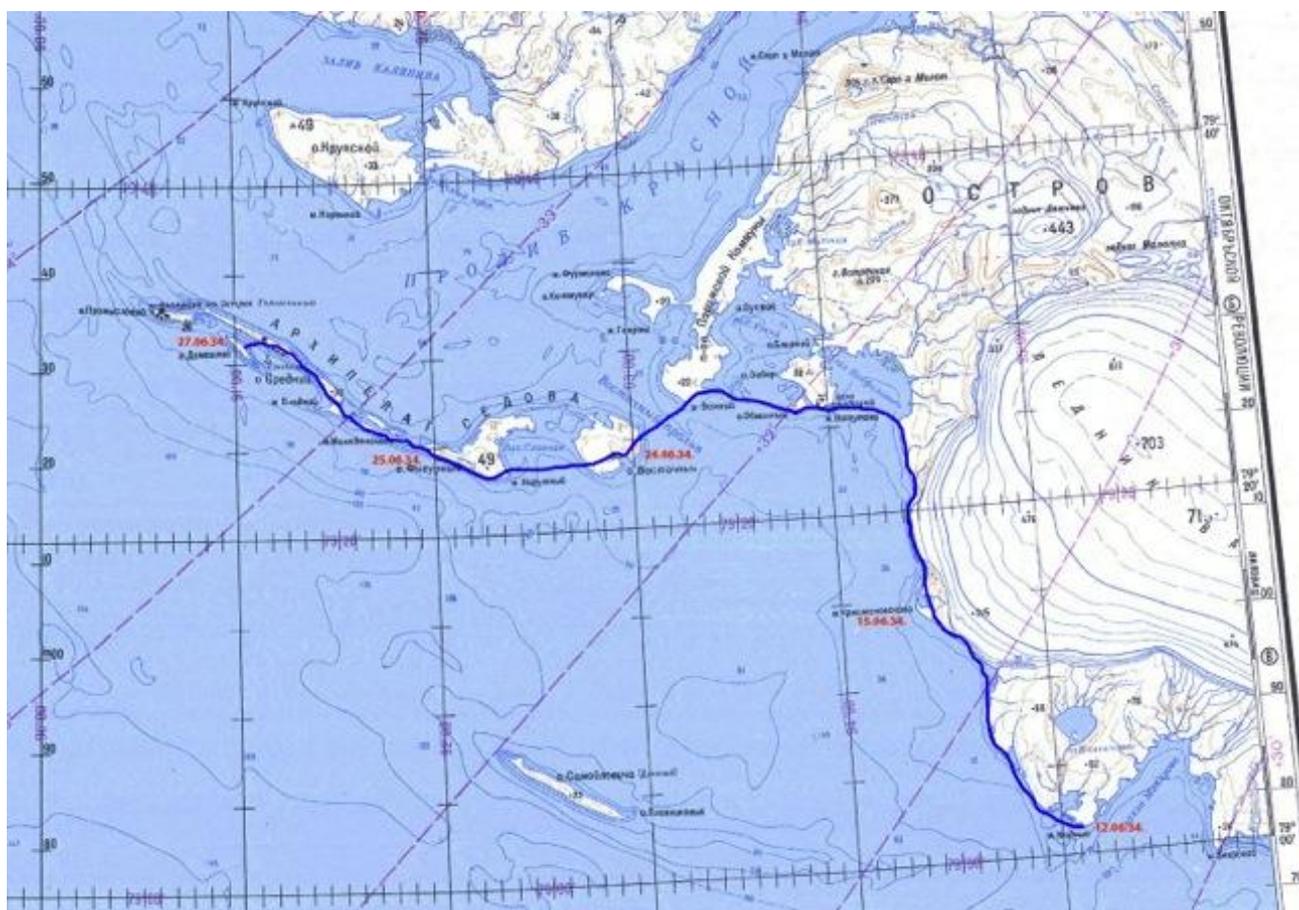


Рис. 6. Примерный маршрут Лаврова и Линделя к острову Домашний в июне 1934 года (восстановлен по книге Б. В. Лаврова "Первая Ленская")

Силы были уже на исходе. В голову приходили мрачные мысли. Беспокоило, не вскрылся ли ото льдов пролив, отделяющий от острова Домашний. Лавров пишет: «Истощение и общий упадок физических сил может положить конец нашей дальнейшей работе. Конечно, мы будем ещё бороться до последних сил за другой исход, сдаваться нам рано». Они дошли. 27 июня вышли к зимовке на острове Домашнем.

### *Завершение экспедиции*

Зимовка Первой Ленской экспедиции, исследования, проведённые её участниками, получили самую высокую оценку. В июне 1934 года начальник Главного Управления Северного морского пути О.Ю. Шмидт направил в адрес зимовщиков телеграмму, в которой, в частности, говорилось: «...Слышал подробно о вашей замечательной работе, сумевшей вынужденную зимовку превратить в блестящую научную экспедицию по исследованию Крайнего Севера Азии...» [17].

Лавров был награждён орденом Ленина. Это был год, когда отмечалось пятилетие основания Игарки. В постановлении Центрального Исполнительного Комитета СССР от 25 июля 1934 года, говорилось: «Отмечая огромную работу, проведённую товарищем Лавровым Борисом Васильевичем по созданию и строительству гор. Игарки, по организации Карских экспедиций и возглавляемой им Ленской экспедиции 1933 года, а также проявленные им энергию и настойчивость при осуществлении научных изысканий во время зимовки Ленской экспедиции, Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР постановляет: Наградить товарища Лаврова Бориса Васильевича за заслуги в деле изучения и освоении Арктики орденом Ленина» [11].

Лавров в то время находился ещё на острове Домашнем. Полярная станция была построена здесь экспедицией 1930—1932 годов под руководством Г.А. Ушакова. Всего в состав экспедиции входили четыре человека, в том числе уже известный нам Н.Н. Урванцев. Очертания островов Северной Земли к тому времени ещё не были нанесены на карту. За два года участники экспедиции нанесли на карту все острова, за исключением самого северного острова Шмидта. В частности, было обнаружено, что открытый ещё экспедицией Вилькицкого залив Шокальского является проливом.

В 1932 году ледокол «Русанов» привез на полярную станцию смену — четыре человека во главе с женщиной-полярницей Н.П. Демме. В 1933 году ледокол «Седов» должен был доставить новую группу зимовщиков. Однако, как мы уже знаем, ледовая обстановка в навигацию 1933 года была сложная, и ледокол «Седов» не смог подойти к острову. Группа Демме осталась на вторую зимовку, которая из-за невозможности пополнить запасы продовольствия прошла тяжело. К весне трое из четверых зимовщиков были больны. Несколько облегчила положение охота на медведей. Лавров и Линдель должны были доставить на полярную станцию средства против цинги. Но и этого не удалось. Лавров и Линдель пришли, совершив изматывающий переход, и застали зимовщиков в нелёгкой ситуации. Взяли на себя самую тяжёлую работу, чистили территорию зимовки. Их собственная одежда и сапоги при перехо-

де к острову Домашний превратились в лохмотья, а заменить было нечем. Ждали прихода ледокольного парохода «Садко», но он был зажат льдами. Вскоре стало ясно, что добраться до острова Домашнего «Садко» не сможет.

Нависла реальная угроза третьей зимовки. Наконец, 30 августа 1934 года прилетел самолёт, пилотируемый А.Д. Алексеевым. Самолёт доставил шесть человек и пятнадцать собак на мыс Челюскина. Зимовщиков взял на борт стоящий на рейде «Сибиряков». Для одного из зимовщиков, тяжело больного цингой, помощь пришла слишком поздно, — на следующий день он умер.

На острове Домашнем пришлось оставить собак, поскольку все не могли поместиться на борту самолёта. Теплилась надежда, что другой самолёт перебросит на полярную станцию новых зимовщиков и собаки обретут новых хозяев, однако этого не случилось. Тем не менее, начальнику станции Нине Демме удалось вывезти в чемодане трёх кошек, которых она привезла с собой на зимовку двумя годами ранее, и котёнка, родившегося уже на зимовке.

Природе и животным в своей книге о Первой Ленской Борис Лавров посвятил немало строк. Он наблюдает за характерами северных собак, упоминает о птицах — чайках, пуночках, — которые изредка радуют полярников своим появлением. Раскрывается как человек, внимательно наблюдающий за природой и, в то же время, беспокоящийся о судьбе природных богатств нашей страны. Сам много раз участвовавший в охоте на медведя, Лавров сожалеет, когда медведя убивают не из-за жизненной необходимости пополнить запасы продовольствия, а всего лишь из охотничьего азарта. Он говорит о «бессмысленном убийстве», предупреждает об опасности уничтожения медведей и моржей, необходимости выработать правила охоты на Крайнем Севере.

Между тем на ледорез «Фёдор Литке», совершавший рейс по Северному морскому пути из Владивостока в Мурманск, была возложена задача освободить из ледового плена пароходы Первой Ленской экспедиции [13]. Начальником научной части на «Фёдоре Литке» был профессор В.Ю. Визе. 12 августа «Фёдор Литке» подошел к северному входу в пролив между островами Самуила; пролив был покрыт сплошным неподвижным льдом. По своей конструкции «Фёдор Литке» отличался от ледоколов, которые раскалывают лёд, наползая на него своей носовой частью. «Литке» мог резать лёд лобовыми ударами форштевня, чем и объясняется название «ледорез». В течение пяти дней «Фёдор Литке» пробивал канал длиной девять километров к судам Первой Ленской; после этого его форштевень был совершенно разбит, но суда освобождены. Лесовоз «Правда» снова отправился в бухту Нордвик для разгрузки, а «Володарский» — в бухту Тикси за грузом угля. «Товарищ Сталин» прошел с

«Фёдором Литке» до острова Диксон. На обратном пути суда «Володарский» и «Правда» встретились с «Сибиряковым» у мыса Челюскина. К этому времени там уже находились Лавров, Линдель и зимовщики с острова Домашний. А с запада пришли пароходы Второй Ленской экспедиции, которые вёл ледокол «Ермак». После встречи с ними «Сибиряков», «Володарский» и «Правда» покинули мыс Челюскина и через три дня достигли острова Диксон. Первая Ленская была завершена.

По свидетельству С.Т. Морозова, вернувшись в Москву, Лавров отмечал как день своего второго рождения день 27 июня 1934 года, когда они с Линделем добрались до острова Домашний [12]. «При таком раскладе жить мне положено никак не меньше ста лет», — говорил он. А жить оставалось недолго... Всего несколько лет нормальной человеческой жизни до ареста.

### *Несколько лет после Ленской экспедиции*

В 1935 году Б.В. Лавров был назначен директором Научно-исследовательского института экономики Севера. За короткое время он сумел привлечь к работе в Институте многих специалистов, развернуть научную работу. Одним из результатов этой деятельности является, например, публикация книги Сибирцева и Итина «Северный морской путь и карские экспедиции» с предисловием и под редакцией Лаврова [3].

Но в научном институте Лаврову не сиделось, он стремился к практической деятельности. Как уже упоминалось, ещё в 1933 году в бухту Нордвик была направлена геологоразведочная экспедиция под руководством Н.Н. Урванцева. И хотя Урванцеву и его команде пришлось зазимовать вместе с судами Первой Ленской экспедиции, в следующем, 1934 году ледокол «Русанов» доставил в бухту Нордвик новую геологоразведочную партию. Разработка месторождений нефти в этом районе выглядела перспективной. Кроме того, в бухте Нордвик находили и другие полезные ископаемые — уголь, соль. При деятельном участии Б. В. Лаврова был разработан проект треста «Нордвикстрой». Лавров стал его руководителем. В задачу треста входило проведение геологической разведки и начало разработки месторождений, строительство города и порта. Планы были не менее грандиозны, чем при строительстве порта Игарка. Однако воплотить их в жизнь Лаврову не пришлось.

### *Политические репрессии*

Будучи начальником треста «Нордвикстрой», Б.В. Лавров был арестован. К тому времени уже был арестован и расстрелян упоминавшийся выше Н.А. Угланов, школьный товарищ Лаврова, с которым он всю жизнь сохранял дружбу. Арестованы геолог Н.Н. Урванцев, капитан парохода «Володарский» Н. В. Смагин и другие люди, знавшие его по работе в Арктике.

Согласно сохранившейся справке НКВД, опубликованной на сайте общества «Мемориал», Лавров изобличался показаниями Угланова, Урванцева и других. Сегодня нам хорошо известно, каким путём добивались этих показаний. Ему было предъявлено обвинение как участнику антисоветской правотроцкистской организации, в которую он был якобы завербован Углановым. Кроме того, Лавров якобы осуществлял вредительскую деятельность в тресте «Нордвикстрой»<sup>7</sup>. Военной коллегией Верховного суда СССР 6 июля 1941 года Лавров был приговорен к высшей мере наказания, 28 июля 1941 года расстрелян<sup>8</sup>.

Были арестованы также два брата Бориса Лаврова. Дмитрий Васильевич Лавров, преподаватель математики и физики в школе г. Рыбинска, обвинялся в руководстве периферийной контрреволюционной организацией, которую он якобы создавал по заданию того же Угланова, расстрелян. Алексей Васильевич Лавров, инженер-гидротехник, главный инженер «Гидроэлектропроекта» в г. Ростове-на-Дону, на протяжении двух лет находился в тюрьме, однако предъявленные ему обвинения признать отказался и в 1940 году был освобождён из-под стражи без судимости. Впоследствии все братья Лавровы были признаны жертвами политических репрессий.

После того, как были рассекречены архивы НКВД, родственники Бориса Лаврова познакомились с его делом. В конце его прилагается прошение о помиловании. По свидетельству дочери Лаврова Натальи Борисовны<sup>9</sup>, прошение написано 7 июля 1941 года (на следующий день после вынесения приговора) чётким почерком, изложено на двух страницах, логически выдержано. В нём говорится, что он (Б. В. Лавров) никогда не принимал участия в контрреволюционных организациях и никогда не был вредителем; никогда не отказывался от самых тяжёлых работ, которые ему поручали партия и правительство. Далее — где и как работал в Арктике, и в конце — «...прошу сохранить мне жизнь». По содержанию это — не прошение о помиловании, а апелляция о пересмотре дела. Видимо, у него было желание, чтобы в его деле осталась бумага, из которой ясно, что и как было, а надежды на сохранение жизни при тех обстоятельствах вообще не было.

---

<sup>7</sup> Сталинские списки / сайт Общества «Мемориал». URL: <http://stalin.memo.ru/spravki/13-225.HTM> (дата обращения 15.02.2015).

<sup>8</sup> Мартиролог жертв политических репрессий, расстрелянных и захороненных в Москве и Московской области в 1918—1953 годах / сайт Сахаровского центра. URL: <http://www.sakharov-center.ru/asfcd/martirolog/?t=page&id=9847> (дата обращения 15.02.2015).

<sup>9</sup> Н. Б. Лаврова, частная переписка.

### *Память*

В 1972 году именем Лаврова была названа бухта в море Лаптевых на полуострове Таймыр [18, 19]. Название было присвоено Хатангским райисполкомом по предложению Гидрографического предприятия Министерства морского флота и Хатангской гидробазы, 2 марта 1973 года оно утверждено решением Красноярского крайисполкома. Это та самая бухта, в которой Лавров и Линдель совершили вынужденную посадку 26 мая 1934 года, «где-то между островами Андрея и островами Петра». Эту маленькую бухту можно найти только на топографической карте, её приблизительные координаты — 76° 40' северной широты, 111° 30' восточной долготы.

Журналист и писатель С. Т. Морозов много сделал для сохранения памяти о Борисе Лаврове. Он посвятил ему целый ряд статей, а в своей книге «Льды и люди» вывел Лаврова под именем Егора Багрова [20]. В 1964 году Морозов посетил Игарку. Тогда отмечалось её тридцатипятилетие. Беседуя с председателем городского совета, он упомянул Лаврова, но оказалось, что о Лаврове тот ничего не слышал [21]. После этого во многих своих публикациях Морозов высказывал мнение о необходимости увековечения памяти организатора строительства Игарки. «Должна быть в Игарке улица Бориса Лаврова!» — так заканчивается его статья в газете "Красноярский рабочий", опубликованная в 1987 году [12]. После публикации, учитывая пожелания жителей города, Игарский горисполком в конце 1987 года принял решение о переименовании одной из улиц города в улицу Бориса Лаврова<sup>10</sup> [22].

### *Теплоход «Борис Лавров»*

Именем Бориса Лаврова был назван построенный в 1980 году грузовой теплоход. Событие широко отмечалось в прессе. Статьи о человеке, чьё имя появилось на борту теплохода, были опубликованы в газетах: от выходящей в Тикси районной газеты «Маяк Арктики» [17] до газеты «Известия», которая откликнулась статьей Саввы Морозова [23]. Символично, что «Борис Лавров» был приписан к порту Тикси и возил грузы по Северному морскому пути. Это корабль ледового класса, который мог ходить в арктических морях от Мурманска до Анадыря и заходить в коварные арктические реки, такие, как Лена, Колыма, в устьях которых нередко скапливаются льды.

Согласно спискам судов, размещённых на сайте «Водный транспорт», с июля 1993 года теплоход принадлежал ОАО СК «Арктическое морское пароходство». В 2009 году «Арктическое морское пароходство», оставаясь владельцем судна, передало его по договору ино-

<sup>10</sup> Красноярский край. Игарка / сайт «Мир путешествий и приключений». URL: <http://www.outdoors.ru/region/krasnoyarsk/krkr354.php> (дата обращения 15.02.2015).

странной компании ARSCO. Вскоре после этого моряки перестали получать зарплату, обратились в судебные органы и даже требовали ареста судна. В сентябре 2010 года «Арктическое морское пароходство» было признано банкротом, а принадлежащие ему суда, в том числе «Борис Лавров», были проданы с аукциона. Новым владельцем «Бориса Лаврова» стала ООО СК «Вега», новый порт приписки — Восточный. В апреле 2011 года теплоход был переименован и получил название «Александр»<sup>11</sup>.



Рис. 6. Теплоход «Борис Лавров». Начало 1980-х годов.

Переименование корабля, когда он переходит новому владельцу, — не редкость. Однако здесь ситуация особая. Когда с борта теплохода стёрли имя Бориса Лаврова, была стёрта и частица истории нашей страны. Кто-то видел это имя на борту, кто-то (пусть далеко не каждый) задумывался, кем был человек, давший имя кораблю, что он сделал. Может ли ничего не говорящее название «Александр» побудить кого-то продолжить дело освоения Арктики, которое и сегодня требует усилий многих самоотверженных людей? Достаточно очевидно, что ответ отрицательный.

Чем руководствовались новые владельцы, меняя название теплохода, неизвестно. Были ли они не осведомлены о судьбе Б. В. Лаврова, или не захотели, чтобы на борту их корабля было имя человека, которого в свое время называли «большевиком Арктики»? А корабль работает и сейчас. Правда, уже не в северных широтах, а по большей части в Тихом океане. Но имя Бориса Лаврова исчезло с борта теплохода. Как будто бы он снова был подвергнут репрессиям.

<sup>11</sup> «Александр» («Борис Лавров») / сайт «Водный транспорт». URL: <http://fleetphoto.ru/ship/14761/> (дата обращения 15.02.2015).

### *Заключение*

В статье удалось показать связь экономики и политики через призму жизни и судьбы одного из руководителей Главного управления Северного морского пути, организатора строительства порта Игарка и Карских экспедиций, начальника Первой Ленской экспедиции. Поставленная цель — отдать дань памяти Борису Лаврову, человеку, который внёс немалый вклад в дело освоения Арктики, достигнута. Статья знакомит читателя с деятельностью, характером Б.В. Лаврова, условиями жизни, в которых он работал, трудностями, которые преодолевал в то время, осуществляя руководство организацией известных арктических экспедиций, освоением Северного морского пути в 20 — 30-е гг. XX столетия.

Рассказывая о человеке, жизнь которого была трагически оборвана политическими репрессиями, автор стремилась избегать сухого изложения. В то же время, всё изложенное в статье опирается на документальные факты, подкреплённые ссылками на источники, по которым они могут быть проверены.

Какие выводы можно сделать, познакомившись с жизнью и судьбой Б.В. Лаврова? Безусловно, общество обязано сохранять память о нем, как и о других тысячах людей, отдававших свои силы, профессиональные компетенции на благо экономического развития страны и трагически пострадавших в годы политических репрессий. При этом необходимо помнить, что ценность любой человеческой жизни тогда, к великому сожалению, была на очень низком уровне. Высокой ценой самой жизни, невероятных усилий многих советских людей была создана мощная по тем временам индустриальная база, построены новые морские порты и освоены транспортные коммуникации, на годы вперёд определившие социально-экономическое развитие арктических регионов, обеспечивающие северный завоз грузов в труднодоступные районы Крайнего Севера и благополучие проживающего здесь населения. За всё это заплачено дорогой ценой.

### *Литература*

1. Северная энциклопедия. М.: Европейские издания, 2004. 1198 с.
2. Визе В.Ю. Моря Советской Арктики: Очерки по истории исследования. М.-Л.: Издательство Главсевморпути, 1948. 414 с. В.Ю. Визе. Моря Российской Арктики. М.: Издательство Paulsen, 2008. Т. 1. 242 с. Т. 2. 318 с.
3. Сибирцев Н., Итин В. Северный морской путь и карские экспедиции / предисловие и под редакцией директора Научно-исследовательского института экономики Севера Б.В. Лаврова. Новосибирск: Западно-Сибирское краевое издательство, 1936. 232 с.

4. Угланов Н.А. Автобиография // Деятели СССР и революционного движения России. Энциклопедический словарь Гранат. М.: Советская энциклопедия, 1989. С.165—176.
5. Нансен-Хейер Л. Книга об отце. Л.: Гидрометеиздат, 1986. 512 с.
6. Кальвари Г. Город на Севере. Новосибирск, 1931. 70 с.
7. Нансен Ф. В страну будущего: Великий Северный путь из Европы в Сибирь через Карское море. Петроград, 1915. 456 с.
8. Лавров Б.В. Город Заполярья // Техника — молодежи. 1935. № 12 (специальный арктический выпуск). С. 76 — 79.
9. Лавров Б.В. Первая Ленская. М.: Молодая гвардия, 1936. 288 с.
10. Зингер М.Э. Ленский поход. Л., 1934. 88 с.
11. Морозов С.Т. Ленский поход. М.: Молодая гвардия, 1934. 120 с.
12. Морозов С.Т. Большевик Арктики // Красноярский рабочий. 1987. 24 сентября.
13. Визе В.Ю. Владивосток — Мурманск на «Литке». Л.: Издательство Главсевморпути, 1936. 156 с.
14. Михайлов Б.М. Рождение порта Тикси // Летопись Севера. Т. 11 / Под редакцией С.В. Славина, Г.А. Агранат. М.: Мысль, 1985.
15. Нансен Ф. В стране льда и ночи. СПб: Типография братьев Пантелеевых. Т.1, 1897. 320 с. Т.2, 1898. 344 с.
16. Урванцев Н.Н. Таймыр — край мой северный. М.: Мысль, 1978. 238 с.
17. Мельников А. Здравствуй, «Борис Лавров»! // Маяк Арктики. 1981. 15 августа.
18. Аветисов Г.П. Имена на карте Арктики. СПб: ВНИИОкеангеология, 2009. 623 стр.
19. Попов С.В. Морские имена Якутии. Якутск: Якутское книжное издательство, 1987. 168 с.
20. Морозов С.Т. Льды и люди. М.: Молодая гвардия, 1979. 288 с.
21. Морозов С.Т. Широты и судьбы. Л.: Гидрометеиздат, 1967. 208 с.
22. Полярные горизонты, выпуск №3 / Составитель В. А. Ярославцев. Красноярск: Красноярское книжное издательство, 1990. 368 с.
23. Морозов С.Т. Сквозь льды и годы // Известия. 1981. 3 октября.

*Рецензенты:*

Соколова Флёра Харисовна,  
доктор исторических наук, профессор

Фёдоров Павел Викторович,  
доктор исторических наук, профессор

## Культура народов Арктики и Севера Culturology

УДК 397+913

### Бесконечность на льду: полярные исследователи и коренное население во время крушения корабля «Карлак» Роберта Бартлетта



© **Ханрахан Мора**, доктор наук, глава гуманитарной научной программы, доцент Института экологической политики, Мемориального университета Ньюфаундленда, Канада. Тел.: +1-709-637-2181. E-mail: mhanrahan@grenfell.mun.ca

**Благодарность.** Я хотела бы поблагодарить Мирон Кинг, Институт экологической политики, Мемори-

альный университет Ньюфаундленда за сделанные ими карты, а также помощь в редактировании текста; Мемориальный университет Ньюфаундленда, Канада, за исследовательский грант и поддержку проекта; Гарри Кранфорда, Лауру Кэмерон и Питера Хайнс из Flanker Press за помощь с фотографиями; Екатерину Котлову и всех связанных с журналом «Арктика и Север»; доктора исторических наук Юкку Нюссонена, Арктический университет Норвегии, который рецензировал первый вариант моей статьи.

**Аннотация.** В 1913—1918 гг. Канадская Арктическая экспедиция (КАЭ) осуществила попытку расширения канадского суверенитета в Арктике. В ходе КАЭ пошёл ко дну один из кораблей — «Карлак», на борту которого находилась интернациональная группа исследователей, часть её дожидались помощи на острове Врангеля в Северном Ледовитом океане. Пытаясь найти путь к спасению, инупиат Клод Катактовик<sup>1</sup> и капитан «Карлака» Роберт А. Бартлетт преодолели сотни миль по льду от побережья Аляски, а затем прошли через земли чукчей в Сибири. Оттуда Р. Бартлетту удалось организовать спасение людей, оставшихся в живых после крушения «Карлака». Сам Р. Бартлетт считал эти недели, проведённые с Катактовиком и чукчами, иллюстрацией отношений исследователя и коренного местного населения в эпоху освоения Арктики. Коренные жители Арктики часто выступали в роли проводников и помощников исследователей, отношения с которыми носили сугубо иерархический характер. Несмотря на то, что коренное население часто играло ведущую роль в полярных экспедициях, для истории они оставались невидимками, практически исчезнув со страниц полярных

<sup>1</sup> Данное имя часто пишется иначе (обычно как Kataktovik), я использую его также, как Бартлет (3, 4).

дневников и рассказов. Тем не менее, история «Карлака» показывает, что коренные народы могут быть в центре событий, а исследователи в свою очередь способны на эгалитарные отношения с ними.

**Ключевые слова:** Роберт Абрам Бартлетт, «Карлак», взаимоотношения полярных исследователей и коренного населения, чукчи, инуиты, Арктика, Канадская Арктическая экспедиция

### **Indefinitely on the Ice: Indigenous—explorer relations in Robert Abram Bartlett's Accounts of the *Karluk* Disaster**

© **Hanrahan, Maura.** PhD Chair, Humanities Program & Assistant Professor, Environmental Policy Institute, Grenfell Campus, Memorial University, Corner Brook, Newfoundland & Labrador, Canada. Tel.: +1 709-637-2181. E-mail: mhanrahan@grenfell.mun.ca

**Acknowledgments.** I would like to thank Myron King, Environmental Policy Institute, Grenfell Campus, Memorial University, Corner Brook, NL, Canada for his map-making and editing skills; Grenfell Campus, Memorial University, Corner Brook, NL, Canada for a research grant to support this project; Garry Cranford, Laura Cameron and Peter Haynes of Flanker Press, St. John's, NL, Canada for their generosity and assistance with historical photographs; Ekaterina Kotlova and all associated with *Arctic and North*; and Dr. Jukka Nyssönen of the Arctic University of Norway who reviewed an earlier draft of the manuscript.

**Abstract.** In 1913—1918, the Canadian Arctic Expedition (CAE) attempted to advance Canadian sovereignty in the Arctic. During CAE went to the bottom one of the ships, the *Karluk*, carrying the international group of researchers, part of her waiting for assistance to Wrangel Island in the Arctic Ocean. With the Alaskan Inupiaq Claude Kataktovick, Robert Abram Bartlett, captain of the *Karluk*, trekked hundreds of miles over rough ice to and then through Chukchi territory in Siberia. From there, Bartlett was able to mount a rescue of the remaining *Karluk* survivors. Bartlett's accounts of his weeks with Kataktovick and the Chukchi serve as a case study of explorer-Indigenous relations in the era of exploration. The Indigenous people of the Arctic were subject to explorers in a hierarchical relationship built around supporting exploration. Despite their often central and sometimes life-saving roles, as actors, Indigenous people are generally invisible in polar narratives. Yet the story of the *Karluk* demonstrates that, even within the constraints of this context, Indigenous people could emerge as central agents and explorers could move towards more egalitarian relations with Indigenous people.

**Keywords:** *Robert Abram Bartlett, Karluk, Indigenous—explorer relations, Chukchi, Inupiat, Arctic exploration, Canadian Arctic Expedition*

**Введение: общий взгляд на события**

Основой настоящей статьи стали заметки Роберта Абрама Бартлетта, а именно его рассказ 1916 года «Последнее путешествие «Карлака»<sup>2</sup> и мемуары 1926 года «Заметки Боба



Рисунок 1. «Карлак», пробивающий себе путь через арктические льды в августе 1913. Предоставлено Flanker Press (Национальный архив Канады [PA74047] и Исторической Ассоциацией Ньюфаундленда и Лабрадора).

Р. Бартлетта», которые позволили автору проанализировать отношения между полярниками и коренными народами в процессе проведения полярных исследований. Кроме того, при подготовке статьи использовались результаты первичных исследований в различных архивах и библиотеках Канады, Соединенных Штатов и Великобритании<sup>3</sup>. Заметки Р. Бартлетта не могут ставить нам целостную и правдивую картину происшедших много лет назад событий. Причиной тому индивидуальные различия и прочие обстоятельства. Но имя и место Р. Бартлетта находится в одном ряду с другими исследователями, защитниками амбиций своих государств, такими как Фритъоф Нансен, Роберт Скотт, Эрнест и Эдвард Шеклтоны, а также Руаль Амундсен. Р. Бартлетт в течение нескольких недель оказался вынужденно погруженным в чукотскую культуру, когда пытался срочно организовать спасение своей команды,

выжившей после крушения судна «Карлак». Опытный исследователь провёл длительное время в компании молодого инупиака Клода Катактовика во время перехода от острова Врангеля до побережья Сибири. Раз-

<sup>2</sup> Книга Р. Бартлетта о судьбах экспедиции на «Карлуке» была издана в 1936 году в Ленинграде издательством Главсевморпути. Является естественным дополнением работы Вильялмура Стефанссона «Гостеприимная Арктика», в которой подробно рассказывается о «Канадской арктической экспедиции 1913—1918 гг.», частью которой была экспедиция на «Карлуке». URL: <http://book.tr200.net/v.php?id=4777826> (дата обращения: 10.07.2015). — *Примечание редакции журнала.*

<sup>3</sup> Включая такие источники как: the Bartlett Papers, Special Collections, Bowdoin College, Brunswick, Maine, US; the Scott-Polar Research Institute, University of Cambridge, UK; the National Maritime Museum, Greenwich, UK; the Canadian Museum of History, Gatineau, Quebec, Canada; the Rooms Provincial Archives of Newfoundland and Labrador, St. John's, NL, Canada; the Centre for Newfoundland Studies, Queen Elizabeth II Library, Memorial University, St. John's, NL, Canada; и the Historic Sites Association of Newfoundland and Labrador, St. John's, NL, Canada.

нообразные источники свидетельствуют о том, что Р. Бартлетт оставался приверженцем иерархической идеологии национального строительства и действовал таким образом, чтобы воспроизвести данную культуру в отношении с коренными народами, их роль в его миссии. В своей работе Р. Бартлетт придерживается иерархических взаимоотношений с коренными жителями, называя их «местными помощниками», подчинёнными воле белого человека. Однако, щедрость чукчей, мужество и смелость Клода Катактовика в тяжелейших обстоятельствах, с которыми пришлось столкнуться выжившим с «Карлака», позволяет назвать коренные народы ключевыми акторами тех событий. Кроме того, с точки зрения многолетних отношений коренного населения и полярных исследователей, история «Карлака» стала примером подлинной человечности и храбрости.

### *Канадская Арктическая экспедиция*

«Карлак» был частью Канадской Арктической экспедиций 1913—1918 гг., в то время крупнейшей в истории научной миссии Канады в Арктике [1]. Экспедиция была международной и проводилась совместно с представителями Австралии, Эстонии, Португалии, Норвегии, Новой Зеландии, Нидерландов, Шотландии, Канады и США [2]. Для канадского правительства она стала первой в Западной части Арктики [1], нацеленной на расширение



Рисунок 2. Капитан Роберт Бартлетт, Экспедиция Пири, 1909, за 5 лет до Канадской Арктической Экспедиции. Предоставлена Flanker Press (Арктический музей Пири/Мак Милана и Историческая Ассоциация Ньюфаундленда и Лабрадора).

суверенитета. Канадская Арктическая экспедиция состояла из видных учёных, специалистов в разных областях, включая топографа Бьярне Мамена (22 года), метеоролога Уильяма Мак-Кинли (24 года), геолога Джорджа Маллоку (33 года) и антропологов Анри Бейджа (34 года) и Даймонд Дженнесс (27 лет) [3, с.11]. Некоторым из них, к сожалению, не удалось выжить во время экспедиции. Кроме учёных, на борту находилось 13 членов экипажа, местный охотник и швея и их дети — Хелен и Магпи. В экспедиции также участвовал и Клод Катактовик (19 лет), который также был охотником [4]. Экспедицию организовал харизматичный исландско-канадский антрополог Вильялмур Стефанссон, который считал, что отправляется на поиски северного континента, который часто называли термином «Теоретическая Земля», вслед за Р.Г. Харрисом, американским математиком, занимавшимся бере-

теоретическая Земля», вслед за Р.Г. Харрисом, американским математиком, занимавшимся бере-

говой и геодезической съёмкой [3, с. 8]. Экспедиция была разделена на две группы, каждая со своим собственным мандатом. Северная группа должна была быть на Аляске и заниматься поиском новых земель, в то время как южная группа на борту «Карлака» во главе с Робертом Бартлеттом (39 лет) должна была обследовать канадские арктические острова.

КАЭ была предназначена для расширения арктического суверенитета и территориальных амбиций Канады. Она стала практической реализацией наследия, доставшегося от британского колониализма<sup>4</sup>, глубоко укоренившегося империализма западных стран, который, по сути, являлся «не только набором экономических, политических и военных мероприятий, но и комплексной идеологией, широко распространённой в культурном, интеллектуальном и научно-техническом пространстве» [5, с. 23]. Таким образом, по словам Линды Смит, «имперское воображение позволило европейским странам представить возможность того, что новые миры, новые богатства и новые владения существуют и могут быть обнаружены и подчинены» [5, с. 23]. Теоретическая земля, по мнению *Ottawa Journal*, могла быть домом для растительности, животных, полезных ископаемых, и «даже других людей с их привычками, обычаями и верованиями, которые будут исключительно интересны для всех» [6, с. 13]. «Открытия» и научная деятельность были инструментами колониализма. В этом контексте, коренные народы стали объектами открытия. Когда новизна их открытия стерлась, как в случае с инупитами не задолго до КАЭ, коренные народы стали частью инфраструктуры разведки, так же, как корабли, пеммикан или охотничьи ружья, необходимые для выживания; они подчинялись приказам исследователей, а часто и их капризам. Таким образом, коренные народы были обезличены, а Арктика преобразована из их дома в научную лабораторию, место сбора количественных данных, проявления империалистического импульса, так необходимо для масштабного колониального проекта. Между тем, исследователи кажутся нам облагороженными<sup>5</sup> и мотивированными, говоря словами Амундсена, «чистым идеализмом» [7, с. 127]. Однако, КАЭ с огромным числом учёных, воодушевлённых задачей открытия, олицетворяет ничто иное, как «освоение» местности.

Рассматривая историю полярных исследований, нельзя упускать и гендерный аспект. В западной культуре освоение северных территорий, подталкиваемое империализмом, привело к тому, что Арктика стала маскулинизированной, сделав жительниц этих территорий невидимыми, хотя их вклад в освоение северных и арктических территории был

---

<sup>4</sup> Канадский суверенитет над Арктикой является приоритетным направлением для Канадского консервативного правительства. Премьер-министр С. Харпер совершал ежегодные летние поездки в этот регион, демонстрируя его принадлежность к государству.

<sup>5</sup> Иногда буквально, например, когда Эрнест Шеклтон был посвящён в рыцари королем Эдуардом VII.

значительным, а работа важной для выживания полярных исследователей. Так, Виктория Рознер объясняет: «...великая героическая традиция полярных исследований определяет полярные регионы, пространства как завоёванные мужчинами, их благородством и страданиями» [8, с. 491]. Это возможно, только если непредсказуемая и опасная Арктика, как подчёркивает Р. Бартлетт, рассматривается как «территория без женщин». Они редко появляются в повествованиях исследователей, несмотря на вклад женского коренного населения в исследование Арктики. Эрнест Шеклтон, например, отверг всех женщин-претендентов на участие в его экспедициях в Антарктику [8, с. 490]. Концепция Арктики, свободной от женщин, представляет собой «желаемые фантазии, а не практическую реальность» [8, с. 491], но это создаёт представление об идеальном исследовательском пространстве для мужчин-учёных, а также имидж неоткрытых территорий для амбициозных мужчин-исследователей. Эти люди, в том числе Р. Бартлетт, по сути были незваными гостями и не имели законного право на Арктику, хотя их претензии и были узаконены комплексной идеологией империализма.

#### ***Ньюфаундленд. История Р. Бартлетта***

Роберт Абрам Бартлетт родился в местечке Бригас, Ньюфаундленд в августе 1875 года в знатной семье. Полярные исследователи обычно чувствовали себя комфортно в рамках своей страны и культуры, но отчаянно жаждали отправиться в Арктику, являясь людьми, которые «гордятся своей родиной, нацией и культурой» [9, с. 96]. Данное утверждение было справедливо и для Р. Бартлетта, который в действительности был отражением своего окружения и идеально подходил для работы исследователя. Его двоюродный дядя, капитан Джон Р. Бартлетт сопровождал американского доктора Исаака Израиля Хэйеса к Чертову пальцу в заливе Мэлвилла, Гренландия [10, с. 30]. Джон был «одним из самых успешных охотников на тюленей», его добычей, в среднем, были более 69 000 шкур тюленей ежегодно с 1839 по 1862 гг. [10, с. 189]. Капитан Джон когда-то потерял 24 из 40 человек команды корабля «Дирхаунд», которая была с ним на промысле в небольших лодках [11, с. 30]. Однако, стоицизм, присущий морской промысловой культуре Ньюфаундленда, заставил оставшихся в живых вернуться к работе уже на следующий день после трагических событий. В некрологе другого дяди Боба — Сэма написано: «капитан Самуэль Р. Бартлетт был из семьи известных парусных мастеров Ньюфаундленда, которые уже давно ассоциируются с Арктикой... и сделали на этом себе имя» [2, с. 436]. Самуэль Р. Бартлетт работал над парусами таких кораблей как: «Диана» в 1899 году, «Виндворд» в 1900—1901, «Эрик» в 1905 и 1908 годах, а также «Джини» следующем году — все эти суда побывали в Арктике [2, с. 436].

Предвосхищая путешествие племянника на «Карлаке», Сэм был шкипером на «Нептуне» во время Канадской государственной экспедиции в Гудзонский залив в 1903—1904 [13, с. 383]. Это путешествие расширило канадский суверенитет в Арктике, способствовало созданию первых канадских государственных систем таможенного контроля на островах восточной Арктики. «Нептун» принял участие в борьбе за остров Элсмир, инициированной королем Эдуардом VII, который возглавлял государство в то время. Боб Бартлетт сменил Сэма, когда тот отказался сопровождать Р. Пири в Арктику в 1904 году и впоследствии стал первым капитаном, который отправился к северу от 88° с.ш. [14, с. 130].

Тёзка и племянник капитана Джона, Джон Р. Бартлетт, дядя Боба, выступал в качестве проводника на корабле Роберта Пири, прежде чем передать эстафету другим Р. Бартлеттам. Джон, написал Боб, был «первым Р. Бартлеттом, который решился сунуть нос за полярный круг. Рассказы о его путешествиях среди льдов заложили основу для моей собственной любви к полярным исследованиям, которым я посвятил столько лет своей жизни» [11, с. 48]. Джон научил Р. Бартлетта навигации через дейфующий лёд на корабле «Винвард», кроме того, они с Р. Пири и научили его как правильно оценивать расстояния в море. В 1866 году, Джон Р. Бартлетт стал первым из Ньюфаундленда, кто получил диплом магистра в Лондоне [15]. Дядя Боба, Генри (Гарри) Р. Бартлетт, был единственным в семье, кто погиб в море, он был на севере несколько раз вместе с Р. Пири. Гарри Р. Бартлетт был амбициозен. Жена Р. Пири, Жозефина, писала о нем: «(Гарри) был полон решимости побить рекорд в пересечении морских пространств — тридцать шесть часов — во время его первого плавания в арктических регионах» [16, с. 214]... и он сделал это, достигнув залива Мелвилла менее чем за 25 часов [16, с. 214]. Боб Бартлетт был вместе с Р. Пири на борту «Рузвельта», когда тот утверждал, что достиг Северного полюса.

Местечко Бригас само по себе сыграло важную роль в жизни многих моряков, рыбаков и капитанов, помимо Р. Бартлеттов. К середине 1700-х годов, более 66 кораблей покидали Бригас ежегодно с целью охоты на тюленей, на некоторых из них шкиперами были предки Боба [17]. Родиться в таком месте уже изначально означало то, что Р. А. Бартлетт станет успешен именно в морском деле и сможет сделать себе карьеру арктического мореплавателя, особенно во время плавания «Карлака». Бригас и семья Бартлеттов, в частности, были теми инструментами, которые воспроизводили идеологию исследования, заставлявшую мужчин участвовать в освоении Арктики, открывать и коммерциализировать новые пространства.

Утренняя метель 1 августа 1913 стала предвестием катастрофы. «Карлак» находился в водах Аляски, к югу от мыса Барроу [18, с. 4]. Р. А. Бартлетт и его команда увидели скопление морского льда в районе мыса, который превращался в сплошную ледяную гладь на востоке. Р. А. Бартлетт предложил вернуться к югу, но Стефансон настаивал на продолжении маршрута [18, с. 4]. Неожиданно Р. А. Бартлетт увидел белого медведя, которого посчитал «сигналом будущей катастрофы»: «я больше, чем когда-либо верю в знаки», — написал он [19, с. 228], чувствуя то, что Катиктовик и коренные сибиряки позже, скорее всего, поймут. К 12 августа «Карлак» застрял во льдах; на следующий день он был на мели [18, с. 4]. Это станет, как пишет Р. А. Бартлетт, «самым трагическим и злополучным плаванием во всей моей карьере» [11, с. 227]. Под напором течения, корабль дрейфовал, пока не оказался к северу от Аляски. Она иногда была в пределах видимости, но корабль оказался к северу от острова Врангеля. 10 января лёд проделал отверстие в корпусе «Карлака», и Р. Бартлетт отдал приказ покинуть корабль. Он затонул на следующий день. Пока корабль окончательно не пошёл ко дну, Боб Бартлетт сидел в капитанской каюте, играя «Похоронный марш» Шопена на виктроле.



Рис. 3. Маршрут экспедиции «Карлака». Особые точки на карте: остров Врангеля (Россия), где выжившие разбили лагерь, и мыс Надежды (Аляска), родные места Клода Катактовика.

К счастью, экипаж уже готовил лагерь на льду, перед тем, как стало известно о затоплении корабля. Р. Бартлетт сказал, что они останутся в нем до февраля, а когда в Арктике полярная ночь станет уменьшаться, они получат возможность передвигаться по льду и доберутся до

## Арктика и Север. 2015. № 20

о. Врангеля в дневное время. Четверо из тех, кто был на «Карлаке» — в том числе врач Алистер Маккей, учёные Анри Бейджа и Джеймс Мюррей согласились с планом Р. Бартлетта и не отправились в январе в путешествие до материка, которого никогда не видели. Есть ещё один момент в этой ситуации, который подчеркнул шаткость сложившегося положения: четыре члена экипажа погибли, когда они оказались в ловушке на о. Геральд при попытке собрать провиант для планируемой поездки. Стефанссона к тому времени уже давно не было, он ушёл с корабля, прихватив охотничье снаряжение и сказав, что это будет 10-дневная охота; после чего корабль дрейфовал несколько дней, но найти его так и не смогли [20, 6, 21].

### *Остров Врангеля, Россия*

Российский остров Врангеля был назван в честь Фердинанда фон Врангеля, который возглавлял экспедицию в эти места в 1820-х годах. На острове расположены горные хребты, простирающиеся более чем на 80 километров от одного конца острова до другого; на юге есть прибрежные низменности, на севере — тундра [22, с. 357]. Некоторые из горных вершин достигают 2500 футов, растительности на острове мало, его часто посещают полярные медведи зимой, а птицы — весной и летом [18, с. 18]. Остров был необитаем в 1914 году, но к счастью для оставшихся в живых, им удалось найти огромное количество дрейфующей древесины, выброшенной на берег [18, с. 18]. 12 марта, после прогулки на 100 миль, остальные 17 выживших с корабля «Карлак» достигли острова Врангеля. Роберт Бартлетт намеревался идти дальше в Сибирь, но понял, что это невозможно, учитывая условия, размер группы и неопытность большинства её членов. Те, кто в итоге останутся в лагере на острове, будут страдать от голода и болезней, что приведёт к дальнейшим трагедиям.

### *Аляска, США*

Коренные жители, участвовавшие в экспедициях и освоении северных территорий, часто остаются неизвестными. Они превращаются в инфраструктуру, которая поддерживает исследователей, служит достижению их цели и способствует их работе. Хотя есть и исключения, такие, как Ада Блэкджек (23 года), чья история описана в книге Дженнифер Нивен. Однако, чаще всего, полярная литература уделяет скудное внимание роли «местных помощников», таких как Каралюк — охотник и Кирук — его жена-швея, нанятые для КАЭ. Полярники и учёные воспринимали представителей коренных народов, работавших на их, как должное, хотя, именно их навыки зачатую позволяли им выжить. Данное утверждение справедливо и в отношении Клода Катактовика, который сопровождал Р. Бартлетта во время его перехода по льду от острова Врангеля до побережья Сибири. К счастью, заметки Р. Бартлетта и других

участников КАЭ содержат некоторую информацию о нем, а также историю его участия в спасении команды. Особенно детально он описан в книге Р. Бартлетта 1916 г. [20]. В этой же книге представлено достаточно много информации о встречах исследователя и его общении с чукчами. Всё это позволяет нам провести исследование отношений между коренным населением и учёными применительно к 1914 году. Именно чукчи и Катактовик стали центральными фигурами в нашем описании. В проанализированных нами материалах коренные народы видятся ближе к центральной сцене, чем в большинстве других источников. Клод Катактовик, в частности, предстаёт перед нами как личность, что редко встречается в текстах, написанных полярными исследователями. Более полное понимание роли Катактовика, чукчей и исторического контекста стало возможным при использовании современной научной литературы о Сибири, Аляске, коренных народах, а также других записей Р. Бартлетта.



Рис. 4. Каралюк, Кирук и их дети Хелен, около 11 лет, и Магпи. Инупиаты были наняты, чтобы охотиться и шить одежду для команды «Карлака». Предоставлено Flanker Press (национальный Архив Канады [С70806] и Историческая Ассоциация Ньюфаундленда и Лабрадора)

Катактовик был инупиатом (иногда пишется Iñupiat)<sup>6</sup>, инупиаты — во множественном числе с инупиак — в единственном [23]. Инупиаты жили и живут на побережье Аляски и являются одной из подгрупп эскимосской народности, населяющей приполярные территории. Инупиаты живут в построенных из дерева домах, которые частично находятся под землёй [24]. Катактовик провел большую часть своей жизни в таких условиях. Он был родом из Пойнт-Хоуп, что на севере Аляски, США. Жил в традиционном доме, построенном для одной или двух семей количеством от восьми до двенадцати человек. Такие дома строили вокруг другого крупного здания, «гарги», которое служило в качестве главного дома [25, с. 26]. Инупиаты создали свою экономику и общественную жизнь вокруг промысла гренландского кита,

огромного млекопитающего, чей вес нередко достигал 10 000 кг [25, с. 32]. Китобойный промысел

<sup>6</sup> Кроме того, есть еще региональные варианты у различных групп эскимосов, но все эскимосы — наследники Туле и их сообществ, которые появились более 1000 лет назад [13, с. 32].

был организован в бригады, которые охотились с «умиаков», относительно больших лодок, под руководством «умиаликс», которые владели лодками и оборудованием, исполняли ритуалы и имели значительное социальное и экономическое могущество в сообществе путём распределения ресурсов, в том числе китового мяса и других товаров [25, с. 32]. У инупиатов была хорошо развитая социальная иерархия, а само сообщество оставалось «относительно стабильным» почти тысячелетия [25, с. 31]. Будучи социализированными в жёстко иерархическое сообщество, инупиаты воспринимали систему взаимоотношений с арктическими исследователями, как нечто привычное.

Предки Клода Катактовика не были свидетелями каких-либо больших изменений в их жизни или жизни из сообщества. Что же касается самого Катактовика, перемены не были для него чем-то необычным в силу того, что он родился во времена «великого перехода». Три глубоких изменения, которые происходили в то время, были взаимосвязаны и имели огромное влияние на коренные народы Аляски: упадок экономики, основанной на промысле гренландского кита; появление европейских болезней, которые перерастали в эпидемии и распространение христианства. Клод Катактовик родился около 1895 года, когда гренландский кит практически исчез по причине американского китобойного промысла, начавшегося в 1850-х годах и принявшего значительные масштабы к 1880 году [24, с. 90]. Китобойный промысел постепенно исчезает, одновременно с этим популяция карибу была «вся уничтожена самими инупиатами и впервые появились эпидемические заболевания» [24, с.90]. Берч объясняет это следующим образом: «Результатом этих событий стало уменьшение населения. Потеря населения, в свою очередь, уничтожила политическую основу традиционной социальной системы потому, что стало недостаточно людей для её воспроизводства» [24, с. 90]. Всё это, конечно, повлияло на восприимчивость инупиаков к христианству. Как далее пишет Берч: «В 1890 году там, вероятно, не было и одного христианина. 20 лет спустя едва ли был инупиат, который не был христианином» [24, с. 81]. Христианство укоренилось в жизни Клода Катактовика, в его семье, преобразуя её. В то время как общество инупиатов находилось в состоянии трансформации, христианство было чем-то новым, а сам Катактовик стал непосредственным участником формирования «эскимосского христианства». Одним из примеров, свидетельствующим о сохранении культуры инупиатов была боязнь коренных народов Сибири, о которых Катактовик узнал от своих родителей, бабушек и дедушек, которые, возможно, рассказывали ему истории войн между арктическими народами. Учитывая многочисленные изменения, которые происходили после 1000 лет относительной стабиль-

ности, детство Катактовика было напряжённым, даже травматичным, в отличие от Р. Бартлетта, чьё детство представляется стабильным и благополучным в его мемуарах [11].

### ***Катактовик и Бартлетт отправляются в Сибирь***

Из заметок Р. Бартлетта мы знаем, что Катактовик овдовел, хотя и был ещё подростком, а также оставил свою дочь с матерью, чтобы работать для Канадской Арктической экспедиции. Таким образом, он пережил личную трагедию [26, с.19]. Интересно, что Катактовик мог читать и писать, и Р. Бартлетт часто одалживал ему книги и журналы, учил его читать навигационные карты. Р. Бартлетт также давал ему пустые блокноты для письма и размышлял, со ссылкой на Р. Пири, что инуиты не должны стать «зависимыми от белого человека и методов его жизни», «что бы сказал Пири?» [26, с. 60, с.179]. Здесь действия Р. Бартлетта совсем не похожи на Р. Пири. Тем не менее, его замечания отражают мнения многих исследователей о коренных народах, которые фиксируются в момент неизменного, вне исторического контекста и коренятся в идеологии империализма, а также исследовательского подхода, который представляет коренное население в качестве его субъекта.

Инупиатский язык Р. Бартлетта был на начальном уровне, также как и английский язык Катактовика и, они, казалось, говорили на смеси обоих языков. К тому времени, как затонул «Карлак», Р. Бартлетт почти не пишет о Катактовике, но много раз упоминает членов экипажа и учёных. Последнее путешествие «Карлака» и другие события, произошедшие в этот период, демонстрируют изобретательность и лидерские навыки молодого инупиата. Неделями он работает над прокладыванием маршрута вместе с Р. Бартлеттом, а иногда совместная работа и переживания подпитывают уверенность капитана в Катактовике. В результате совместной работы Р. Бартлетт решил, как спастись: «Катактовик был со мной. У него был достаточно большой опыт путешествий через ледяные просторы, он привык к Арктике настолько, чтобы знать, как заботиться о себе в постоянно повторяющихся чрезвычайных ситуациях, которые угрожают путешественнику накануне смены поверхности морского льда» [26, с. 152]. Изначально он планировал взять с собой норвежского топографа, участника экспедиции, но тот вывихнул колено. Кроме того, Р. Бартлетт был впечатлён навыками Катактовика, и между ними было взаимопонимание.

Глава 19 книги «*Последнее путешествие*» под названием «Катактовик и я отправляемся в Сибирь» свидетельствует об уважении Р. Бартлетта к Катактовику и более эгалитарный характер их взаимоотношений [26, с. 158]. Однако они не были равноправными. Р. Бартлетт был почти в два раза старше и мог бы быть отцом Катактовика. Он был капитаном, известным исследователем, который помогал в навигации Р. Пири, и он был белым. Другими

словами, иерархия «исследователь — коренное население» была естественным следствием этих взаимоотношений. Таким образом, Р. Бартлетт часто говорил Катактову что делать, вплоть до того, как принести из саней необходимый инвентарь в Чукотское жилище после того как они, наконец, смогли достичь Сибири. Может показаться, что это неприемлемо для современного человека, но в те времена это было типичное поведение, формируемое в контексте экспедиции и характерное для отношений исследователь-коренной житель.

Р. Бартлетт «знал о Сибири столько же, сколько знал о Марсе», но верил, что «туземцы» помогут [20, с. 154]. А пока они путешествовали, лёд постоянно перемещался, снег был кругом, а солнечного света практически не было. Снег был глубоким и мягким, что делало его труднопроходимым для собак и саней, а также двух мужчин на снегоступах. Санки сломались, их ремонт стал причиной задержки. Собаки прогрызли поводья и убежали, а Р. Бартлетт и Катактовик, теряя драгоценное время и энергию, пытались поймать их. У них не было времени, чтобы как следует приготовить пойманного медведя, и они съели его так.

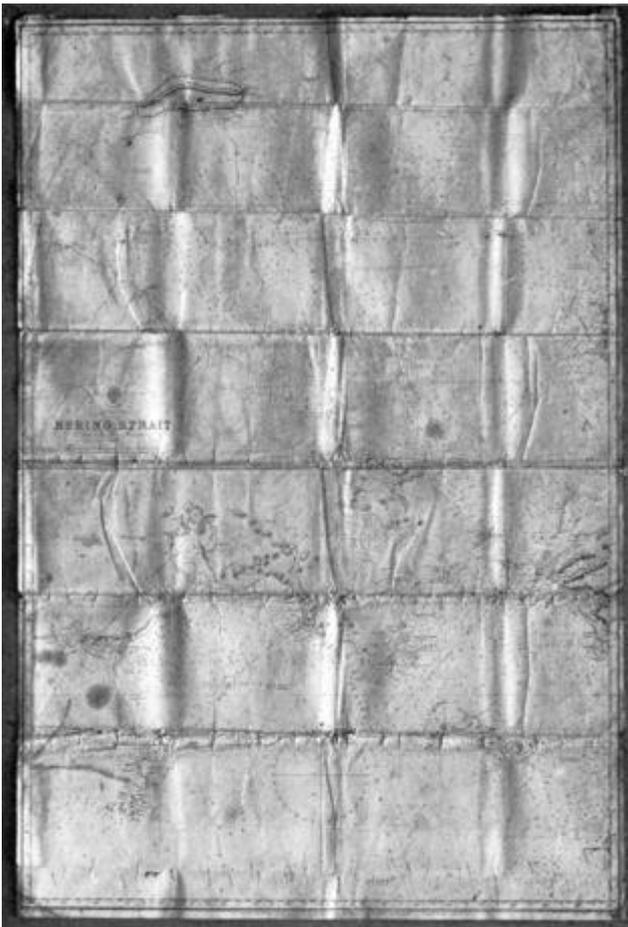


Рис. 5. Карта побережья Сибири и Берингова пролива, сделанная Р. А. Бартлеттом (Предоставлена Flanker-Press)

Опасности диктовали необходимость постоянного принятия решений, еда для собак должна была тщательно контролироваться, чтобы они не переждали и не становились вялыми. Однажды ночью ветер сорвал верхушку их иглу. У Бартлетта была ноющая боль в левом глазу, которая иногда обострялась. «Это была медленная работа», написал он лаконично [20, с. 190]. Катактовик впал в депрессию и говорил Р. Бартлетту: «Мы не увидим земли. Мы не выйдем на землю. Моя мать, мой отец рассказывали мне, что эскимосы, вышедшие на лед и ушедшие от мыса Барроу, никогда не возвращались» [20, с. 195]. После трёх недель борьбы, Р. Бартлетту стало легче, и тогда Катактовик неожиданно закричал: «Я вижу её, я могу видеть её [землю]!» [20, с. 179]. К тому времени они достигли Во-

сточного мыса. 37 дней прошло с тех пор, как они покинули своих товарищей и преодолели 700 миль, большинство из них пешком [3, с. 232—233]. Как Р. Бартлетт позже рассказывал о

своём сибирском путешествии: «Катактовик был со мной, мы построили наши иглу и убили тюленя и медведя... Эскимос и белый человек могут бесконечно жить на льду» [20, с. 204].

### *Контакты с местным чукотским населением Сибири*

Катактовик боялся коренных народов Сибири, поэтому Р. Бартлетт всячески убеждал его продолжать путь и встретиться с ними. Р. Бартлетт писал, что Катактовик «был уверен, что они собираются убить его. Он сказал мне, что это — традиция его собственного народа, что [сибиряки] были кровожадным народом» [11, с. 244]. Р. Бартлетт знал, что необходимо сотрудничество и присутствие инупиата, его стратегия была в том, чтобы игнорировать опасения Катактовика, не придавая им никакого значения. Он также пытался апеллировать к вредной привычке Катактовика и молодой человек согласился идти дальше только тогда, когда Р. Бартлетт сказал ему, что он получит табак от коренных сибиряков [11]. Страхи Катактовика были основаны на традиционной мудрости, согласно которой коренные сибиряки были опасны и жестоки. Такая точка зрения появилась из-за истории о войне в районе Берингова пролива и случаях конфликтов на почве экономики, зафиксированных в XVIII и начале XIX веков [27, с. 52]<sup>7</sup>.

Р. Бартлетт первым пошел на контакт с чукчами, Катактовик очень боялся, а в итоге ни одна из сторон не поняла языка другого. Как выразился Р. Бартлетт, «они не знали моего языка, а я их» [20, с. 191]. Их первую встречу, он описал так: «...я протянул руку и подошел к ним, говоря по-английски, «как поживаете?» Они сразу же бросились к нам, схватили нас за руки, болтали что-то и сильно волновались» [20, с. 191]. Один из местных использовал морской термин «старик», вызвавший недоумение у Бартелла: «Его вопрос меня озадачил сначала и, тут меня осенило, что он использовал морскую терминологию и хотел узнать, был ли я капитаном. «Да», — ответил я. «Вы проходите ниже в мою каюту, старик», — сказал он, имея в виду, что я должен был пойти в его жилище» [20, с. 203]. Выяснилось, что этот мужчина знал и другие элементарные слова на английском языке; в самом деле, он понял про «хорошую сделку», о которой сказал ему [Р. Бартлетт]» [20, с. 204]. Кроме того, он знал некоторые слова из родного языка Катактовика. Вероятно, это свидетельствует не только об ограниченном знании языка, но и о наличии торговых жаргонов, а также их использовании в районе Берингова пролива как результата взаимодействия с американскими китобоями в основном из Новой Англии, начиная с 1846 г. [28, с. 53]. Чукотский язык заимствовал некоторые английские слова, связанные с материальной культурой, особенно с продуктами пита-

---

<sup>7</sup> В 1881 американский исследователь Уильям Хейли Далль утверждал, что инуиты Берингова пролива «не ладят друг с другом и что они хранят «взаимное презрение друг к другу» [9, с. 867].

ния [28, с. 58]. Р. Бартлетт не записывал эти слова и опирался больше на общение при помощи бумаги: «Рисую деревья и оленей на графике, я обнаружил, что мог бы дать им понять, что я хотел бы знать; затем их маркировки на том же графике показали мне, что сделали они, во время охоты на оленей» [20, с. 195]. Р. Бартлетт вёл дневник, в котором отмечал, что он «изучал» людей: «Я, конечно, не мечтал собрать всю информацию об этих людях от первых же представителей, которых я повстречал, и даже не был уверен, что они были типичным примером своей группы, и всё же я всё больше изучал их, их обычаи, особенно пиршества по случаю появления чужестранцев» [20, с. 196]. Чукчам было интересно знать, откуда их гости, и они дали это понять при помощи рук. В ответ Р. Бартлетт взял свои карты и показал им остров Врангеля, объясняя, насколько это возможно, беспокойство о выживших участниках экспедиции, оставшихся недалеко от затонувшего «Карлака».

Чукотское жилище было сделано из коряг и шкур, и местные жители предложили одно из них своим гостям. Р. Бартлетт описал эти жилища в своих заметках: «Сибирские эскимосы, или чукчи, так они себя называют, ничего не знают о снежных иглу, или как их строить. Их дом, как я узнал, называется *яранга*. Фундамент делается из тяжелой коряги, а далее — сооружение с куполообразной крышей из молодых саженьцев. Всё это затягивают шкурами моржей, обвязывают веревками, которые проходят через крышу и крепятся тяжёлыми камнями к земле на противоположных сторонах. Внутренняя часть жилища — размером примерно семь—десять футов; она отделена занавеской от внешней части, где хранятся сани и оборудование» [20, с. 192]. Согласно Р. Бартлетту, в одной яранге было до трёх ламп, работающих на жире тюленя или моржа; жилища были не вентилируемые, в результате, было жарко внутри, около 100 градусов, в то время как снаружи было  $-50^{\circ}\text{C}$ : «холодно было снаружи, воздух внутри был очень тёплым, слишком тёплым для комфорта...» [20, с. 204]. Внутри былолюдно и сильно накурено, Р. Бартлетту было трудно находиться там. Добавьте ко всему этому постоянный кашель чукчей, больных туберкулёзом. В другой яранге, писал он, «воздух был горячим и плохо пахло, он был наполнен дымом от курительных трубок, с большими чашами и длинными мундштуками, пригодными только для нескольких затяжек. Когда не пили чай, курили. Всё время был слышен кашель. Когда они легли спать, то оставили лампы гореть. Вентиляции не было; кашель продолжался, и воздух становился всё хуже и хуже, так пришла ночь. Между двумя и тремя часами утра я проснулся; я спал короткими интервалами, но теперь полностью проснулся. Воздух был неопишимо ужасен. Лампы перестали гореть, и когда я зажёл спичку, света не было. Чукчи уже, видимо, проснулись, кашель был слышен беспрестанно» [20, с. 198]. Несмотря на жизнь на борту корабля, Р. Бартлетт был

интровертом и не любил толпы и небольшие помещения; здесь ему не хватало каюты капитана, которая всегда была его убежищем. Катактовик, вероятно, тоже был интровертом, хотя ему одновременно не хватало компании на борту корабля, в отличие от Р. Бартлетта. Чукчи предложили им в качестве пищи тухлое мясо моржа, пеммикан и мясо оленя и разрешили Р. Бартлетту заварить «крепкий русский чай», который так любили.

Кроме того, помимо пищи, чукчи помогли Р. Бартлетту и Катактову починить одежду и предоставили им убежище. Так, Р. Бартлетт писал: «в 11.00 в тот вечер мы все легли спать вместе на кровати-платформе: мужчины, женщины и дети; молодёжь никогда не находилась за занавесками до этого времени» [20, с.196]. Чукчи позволили Р. Бартлетту взять одну из своих собак. Они торговались на справедливой основе, предлагая посетителям столь необходимую собаку взамен на пистолет, а один мужчина вернулся, чтобы вернуть Р. Бартлетту собаку, которую тот сторговал, но она сбежала домой. Р. Бартлетт понял всю сложность ситуации, отметив, что его собственное поведение не отвечает их стандартам, но они предпочли проигнорировать это. Из дюжины чукчей к ним подошёл один, и капитан сказал: «Никогда меня не встречали в атмосфере истинного гостеприимства, и я никогда не был более благодарен за радушие. Это было, как я впоследствии узнал, истинной человечностью этих простых, добрых людей» [20, с. 192]<sup>8</sup>.

Р. Бартлетт был особенно поражён одной чукотской семьёй с мыса Ванкеран, с удовлетворением отметив, что человек, которого он не называет, разделил его любовь к музыке. Он «принял нас с концертом из 42 мелодий, начиная с «Мой герой» из «Шоколадного солдата»... и как истинный любитель музыки, продолжал играть, пока не закончил все свои сорок две мелодии» [20, с. 220]. Той ночью Р. Бартлетт, наконец, спокойно спал. Такого не было с тех пор, как он покинул лагерь после кораблекрушения. У чукотского любителя музыки была жена и двое «благообразных дочерей», а также сын [20, с. 218] и коллекция *London Illustrated News*, *National Geographic* и *The Literary Digest*. Р. Бартлетт отдал им ножи для снега, стальные свёрла, моток лески и ленты для дочерей. Р. Бартлетта тронули действия человека, молча отдавшего своих собак первому встречному. Он написал: «Наше лечение в добрых руках этой чукотской семьи всегда будет оставаться в моей памяти» [20, с. 221].

Даже Катактовик стал немного успокаиваться в окружении чукчей, ему удалось добыть у них муки, а иногда он приносил сообщения для Р. Бартлетта от них. Его поведение, вероятно, свидетельствовало о том, что он узнал в их культуре элементы своей. Интересно,

---

<sup>8</sup> Только одна из групп местного населения была не рада видеть Р. Бартлетта и Катактовика, т.к. у них было недостаточно продуктов питания [3]. Однако даже они не прогнали своих гостей [3].

что Катактовик беспокоился о своём капитане и его восторженном отношении к чукчам, поэтому однажды сказал: «Вы не должны так говорить», сказал он Р. Бартлетту, одновременно опасаясь, что приютившие их люди могут обидеться и, возможно, отомстить гостям [20, с. 216]. Слова Катактовика служат одним из примеров отклонения от типичной для того времени парадигмы взаимоотношений с коренным населением.

Насколько понял Р. Бартлетт, на данной территории существовало два коренных народа: «береговые люди», которые были охотниками и использовали лодки, и оленеводы. Прибрежные люди называли себя «анквайлит», в то время как оленеводы называли себя «авулат» [29, с.178]. Как писал Р. Бартлетт: «...(Было) два вида туземцев, эскимосы с побережья и оленеводы, последние были более выносливы. Жившие по берегам выживали за счёт охоты, в основном на моржей, тюленей и медведя. Некоторые из них имели большие кожаные лодки для путешествий из посёлка в посёлок вдоль побережья. Но они не выходят на дрейфующий лёд» [20, с.196]. Как Долл в 1881 году, Р. Бартлетт начал различать дуализм, который оказался в центре внимания более поздних научных исследований [30, 31]. Долл писал о чукчах-олленеводах (Tsau'-yū-at): «Они существуют...не кочующие с оленями чукчи, а часть нации, которая зарабатывает себе на жизнь путём охоты и рыбалки» [32, с. 860]. Швейцер и Головки писали, повторяя и расширяя наблюдения Р. Бартлетта: «олленеводы Чукотки меняли свои продукты на продукцию прибрежных общин азиатских и американских берегов Берингова пролива [27, с. 51]. Торговля была действительно важна для коренных народов Сибири: «Это была не роскошь, а необходимость» [27, с. 51] для спасения от голода. Как и в большинстве случаев, обмен является ключом к пониманию коренных культур и экономик региона. Швейцер и Головки характеризуют связи этого региона как «прочные, гибкие и динамичные» с местным и глобальным влиянием [27, с. 54]<sup>9</sup>. Одно из центральных мест в обмене занимали Р. Бартлетт и Катактовик, путешествовавшие вдоль побережья<sup>10</sup>, их присутствие было воспринято позитивно. Они были в состоянии торговать с чукчами и дарить им подарки как формы благодарности, а также получать новости, которые направлялись в ту деревню, куда те собирались проездом.

<sup>9</sup> Эти отношения будут прерваны такими событиями, как создание Советского союза и Холодная война. Согласно Швейцеру и Головки для чукчей было сложно пересекать границу и посещать соседние деревни и в 1990-х годах [27, с. 54].

<sup>10</sup> Берингов пролив был регионом «исторически разнородным» с несколькими языковыми и культурными категориями, включая чукчей, науканских юпик и инупиатов [27, с. 50]. Однако, Швейцер и Головки [27] отмечают, что эти различия имели смысл для самих коренных народов и в отношении мест проживания их соседей. Пограничные идентичности могут быть важными только для пришлого населения, таких как Катактовик и Р. Бартлетт, которые использовали выгоду от существующих в регионе связей, пока путешествовали вдоль Сибирского побережья.

**Спасение команды «Карлака»**

Роберт Р. Бартлетт оставил мыс Восток и на «Германе» отправился в Оттаву. Ему удалось оправиться от тяжелых отёков в ногах, которые практически парализовали его. Позже он отплыл на американском корабле «Бэа» и 13 июля 1914 воссоединился с оставшимися в живых членами команды, когда «Бэа» встретился с «Кинг энд Уиндж», канадским кораблем, который спас их накануне [20, с. 277]. В воскресенье, 9 августа 1914, антрополог Стюарт Дженнесс написал в дневнике: «хорошая новость» [33, с. 261]. Р. Бартлетт достиг бухты Провидения (Сибирь): «все на борту — он едва мог стоять, ноги были настолько разбиты» [33, с. 261].



Рис. 6. Выжившие с «Карлака» на борту «Бэа»: капитан Р. Бартлетт — четвёртый слева (предоставлено Flanker Press)

Дженнесс кратко описал историю команды «Карлака» следующим образом: «Карлак» дрейфовал около 60 миль от побережья острова Геральд, около 65 миль от острова Врангеля в январе. Здесь он был раздавлен льдами... Он пошёл ко дну с развевающимся канадским флагом и лёд сомкнулся над ним. Мужчины сделали лагерь на острове Врангеля с запасами на 80 дней, большим количеством оружия и боеприпасов. Р. Бартлетт вместе с эскимосом из Порт-Хоуп<sup>11</sup> — Клодом Катактовиком переправился на материк... корабль «Герман» продирался через лёд в бухте Провидения, взял на борт капитана Р. Бартлетта и доставил в Ном, откуда он телеграфировал...» [33, с. 261]. В соответствии со стилем большинства полярных повествований Р. Бартлетт был центральной фигурой для Дженнесса, который упоминает Катактовика, но лишь мимоходом. Между тем, один выживший умер от огнестрельного ра-

<sup>11</sup> Дженнесс ссылается на Порт-Хоуп.

нения на острове Врангеля, а болезнь сразила двух других, в том числе Мамена, который надеялся сделать то, что удалось сделать Катактову. Интересно, как сложилась бы история, если бы Р. Бартлетт и норвежец Мамен преодолели путь через Сибирь вместе.

В 1914 году история «Карлака», несмотря на знаменательные события, происходящие в Европе, вызвала огромный интерес. В ноябре 1916 года «Нью-Йорк Таймс» опубликовала заметку Р. Бартлетта и диаграмму, показывающую движение судна, пока оно не было раздавлено полярными льдами [26]. Между тем, Р. Бартлетт, по крайней мере, выразил признательность за навыки общения и помощь, которую ему предоставил молодой инупиат. Об их расставании на мысе Восточный Р. Бартлетт написал: «Мы расстались здесь. Я поблагодарил его, сказал ему до свидания, спасибо за всё, что он сделал, и сказал ему, насколько сильно я был обязан ему за его помощь и доверие» [20, с. 240]. Почти по-отечески Р. Бартлетт добавил: «Я попросил г-на Карпендале (торговца) рассказать чукчам, каким хорошим человеком был Катактовик. Я отдал ему винтовку, которую мы пронесли с собой весь этот путь, и некоторые другие вещи, которые у нас были, а затем мы пожали друг другу руки и тепло расстались» [20, с. 240]. К тому времени Р. Бартлетт написал свою книгу о «Карлаке». Он во второй раз в своей жизни стал центральной фигурой международных новостей и остался в массовом сознании как человек, истинный герой, пример для подражания и восхищения. Скромные фигуры инупиатского подростка Клода Катактовика и чрезвычайно щедрых чукчей Сибири также вошли в историю.

### ***Значение взаимоотношений с коренными народами Арктики***

Западным интеллектуалам часто не хватает знаний, чтобы понять незападные культуры (например, коренных народов) и представить их опыт [34], понять мотивы и перспективы жизни коренных народов, которые занимаются традиционными промыслами в Арктике. Наверное, неудивительно, что исследователи редко пытались и, казалось порой, даже не пытались понять, что существовали другие аспекты. Р. Пири и Р. Бартлетт оба критически отзывались о «заклинаниях» Ахнгудлу или эскимосе, который вероятно испытывал давление властных отношений с исследователями и возможно злоупотребления ей [19, с. 2]. Анализ коренных народов крайне необходим, но существует небольшое количество письменных источников по коренным народам, особенно эпохи освоения Арктики<sup>12</sup>.

Хотя и с точки зрения исследователя, Р. Бартлетт и его материалы открывают для нас жизнь чукчей после того, как охота на китов исчезла и прежде, чем их сообщества были ра-

<sup>12</sup> Книга Г. Хендрика — одно из редких исключений. Г. Хендрик был гренландским инуитом и исследователем

дикально изменены внешними силами, в частности, политикой в советское время, ставшей актуальной несколько лет спустя после событий с «Карлаком». Существуют свидетельства о торговле, заболеваемости, традиционных знаниях чукчей и их нравах, которые, как кажется, остались почти без изменений к 1914 году, по крайней мере, с точки зрения стороннего наблюдателя. Чукотская материальная культура, казалось, была главным образом коренной, но сами чукчи охотно принимали товары, ввозимые исследователями и китобоями. Мы не можем знать, считали ли они, что их открытость и помощь, вероятно, спасли жизнь двум чужестранцам и косвенно жизни части команды с «Карлака».

В нашем исследовании мы опираемся на попытку понять отношения, которые установились между «местными помощниками» (коренными жителями) и белыми мужчинами, которые, как Р. Бартлетт, часто получали международные награды. Особенно важными нам представляются аспекты искренности в этих отношениях. Взаимодействуя с местным коренным населением, Р. Бартлетт использовал язык, который отражал идеологию империализма. Он интересовался, например, вопросом заболеваемости чукчей и считал, что они «страдают туберкулёзом, как и многие другие примитивные расы после контакта и благотворного влияния цивилизации» [20, с. 186]. Тем не менее, красноречивые истории Р. Бартлетта интересны тем, что показывают, что сам капитан был в состоянии индивидуализировать отношения с коренным населением, проявлять уважение и благодарить, по крайней мере, одного представителя коренного населения — Клода Катактовика. Он не записывал имена чукчей в своих дневниках, хотя Р. Бартлетт пишет некоторые из них внизу листов, но их уже не разобрать. Бартлетт не романтизирует инупиатов или чукчей, а о *яранже* он написал: «оно пахло хуже, чем любая иглу Гренландии, в которой я когда-либо был» [11, с. 244]. Всё это вместе с привычкой консультироваться с Катактовиком и писать об этом в своём дневнике предполагает, что Р. Бартлетт не покровительствовал чукчам или инупиатам. Кроме того, он пытался воспринять модели вежливого поведения в Сибири, поблагодарил местных жителей за гостеприимство, возможно, спасшее ему жизнь. Это лишь небольшой погашенный долг перед коренными народами, которые были настолько важны для освоения Арктики и кому экспедиции стоили многого. Взаимоотношения Р. Бартлетта с коренными народами происходили одновременно с империалистическим импульсом, которому поддалась Канада и которому способствовала Арктическая экспедиция, направленная на утверждение канадского суверенитета над Арктикой, что в принципе согласуется с целями всей эпохи «открытий». История капитана Р. Бартлетта, однако, демонстрирует, что даже при таких обстоятельствах есть место подлинной человечности.

Уже прошло несколько десятилетий, как не стало Клода Катаковика. Благодаря этому молодому человеку у нас теперь есть документальный пример опытного инуупиака, который был в значительной степени ответственен за спасение оставшихся в живых участников экспедиции. Кроме того, Катаковик был истинным инуупиаком, молодым вдовцом, который должен был вступить в повторный брак — начать всё снова после полной потрясений жизни, в том числе путешествие на север от острова Врангеля в Сибири и мыс Восточный.

### Литература

1. Gray, David and Sally Canadian (2013) Arctic Expedition 1913—1918: Commemorating the 100<sup>th</sup> Anniversary. Metcalfe, Ontario: Grayhound Information Services. URL: <http://canadianarcticexpedition.com/> (дата обращения: 12.07.2015).
2. Canadian Museum of History (n.d.) The Team. 1913—1918 Expedition. Gatineau, Quebec: Canadian Museum of History. URL: <http://www.historymuseum.ca/arctic/the-expedition>. Visited May 22, 2015.
3. Niven, Jennifer (2000). The Ice Master: The Doomed 1913 Voyage of the Karluk. Basingstoke, UK: Pan Books.
4. Canadian Museum of History (n.d.) The People of the CAE. 1913—1918 Expedition. Gatineau, Quebec: Canadian Museum of History. URL: <http://www.historymuseum.ca/cmhc/exhibitions/hist/cae/peo60e.shtml>. Visited May 22, 2015.
5. Smith, Linda Tuhiwai (2012) *Decolonizing Methodologies: Research and Indigenous Peoples*. London: Zed.
6. *Ottawa Evening Journal*, Dec. 11, 1913, May be 'Inside Story' in Steffanson's Plight: Why Did He 'Lose' Ship? P. 1.
7. Ikonen, Hanna-Mari, and SamuPahkonen (2003) Explorers in the Arctic: Doing Feminine Nature in a Masculine Way. In *Encountering the North: Cultural Geography, International Relations and Northern Landscapes*. F. Möller and S. Pehkonen, eds. Aldershot, Hants: Ashgate, 127—151.
8. Rosner, Victoria (2009) "Gender and Polar Studies: Mapping the Terrain," *Signs* 34, no. 3: 489—494
9. Tan, Yi-Fu (2001) Desert and Ice: Ambivalent Aesthetics. In *The Wasteland: Desert and Ice. Barren Landscapes in Photography*. Thomas Trummer, ed. Vienna: Atelier Augarten.
10. Shortis, H.F. (n.d.) Notes from a Diary and Some Recollections. *Papers of H.F. Shortis*. 189: 189—194.

11. Bartlett, Robert A. (2006, first pub. 1926) *The Log of Bob Bartlett*. St. John's, Newfoundland: Flanker Press.
12. Author unknown (July-Dec., 1916) Obituary: Captain Samuel Bartlett. *Geographical Journal* XLVIII, 436.
13. American Geographical Society (Nov., 1916) Obituary: Captain Samuel W. Bartlett. *Geographical Review* 2 (5): 383.
14. Hanrahan, Maura (2014) Bartlett, Robert "Bob" Abram (1875—1946). In *Antarctica and the Arctic Circle: A Geographic Encyclopedia of the Earth's Polar Regions*. Andrew J. Hund (ed.). Santa Barbara, California: ABC-CLIO, Vol. 1, 130—131.
15. United Kingdom and Ireland (1866) Master's Certificate of John Bartlett. *Masters and Matres Certificates, 1850—1927*.
16. Diebitsch-Pearry, Josephine (1893) *My Arctic Journal: A Year Among Ice-Fields and Eskimos*. New York: The Contemporary Publishing Company.
17. Wells, Rev. Roland (n.d.) "The Town of Brigus". URL: <http://www.brigus.net/wells.htm>. Visited May 22, 2015.
18. Horwood, Harold (1989, first pub. 1979) *Bartlett: The Great Explorer*. Toronto: Doubleday Canada.
19. Dick, Lyle (1995) 'Pibloktoq' (Arctic Hysteria): A Reconstruction of European-Inuit Relations. *Arctic Anthropology* 32 (2): 1—42.
20. Bartlett, Robert with Ralph T. Hale (2007, first published 1916) *The Last Voyage of the Karluk: Shipwreck and Rescue in the Arctic*. St. John's, Newfoundland: Flanker Press.
21. Stefansson, Vilhjalmur (1922). *The Friendly Arctic: The Story of Five Years in Polar Regions*. New York: Macmillan.
22. Kos'ko, M.K., B.G. Lopatin, and V.G. Ganelin (1990) Major Geological Features of the Islands of the East Siberian and Chukchi Seas and the Northern Coast of Chukotka. *Marine Geology* 93: 349—367.
23. Okakok, Leona (n.d.) *Serving the Purpose of Educaiton*. Student paper. New York: Borough of Manhattan Community College.
24. Burch, Ernest S., Jr. (1994) The Inupiat and the Christianization of Arctic Alaska. *Etudes/Inuit/Studies* 18 (1-2): 81—108.
25. Friesen, T. Max (1999) Resource structure, scalar stress, and the development of Inuit social organization. *World Archaeology* 31 (1): 21—37.

26. Bartlett, Robert A. (Nov. 19, 1916) Captain Bartlett's Story of the Karluk's Last Voyage. New York: *New York Times*.
27. Schweitzer, Peter P. and EvgeniyGolovko (1995) Traveling between Continents: The Social Organization of Interethnic Contacts across Bering Strait. *The Anthropology of East Europe Review* 13 (2): 50—55.
28. De Reuse, Willem (Spring, 1994) English Loanwords in the Native Languages of the Chukotka Peninsula. *AnthropologicalLinguistics* 36 (1): 56—68.
29. Svanborg, Ingvar (2014) Chukchi. In *Antarctica and the Arctic Circle: A Geographic Encyclopedia of the Earth's Polar Regions*. Andrew J. Hund (ed.). Santa Barbara, California: ABC-CLIO, Vol. 1, 177—181.
30. Kerttula, Anna M. (1997) Antler on the Sea: Creating and maintaining cultural group boundaries among the Chukchi, Yupik, and Newcomers of Sireniki. *Arctic Anthropology* 34 (1): 212—226.
31. Vaté, Virginie (2005) Maintaining Cohesion Through Rituals: Chukchi Herders and Hunters, a People of the Siberian Arctic. *Pastoralists and Their Neighbours in Asia and Africa. Senri Ethnological Studies* 69, 45—68. Osaka, Japan: National Museum of Ethnography.
32. Dall, W.H. (Nov., 1881) On the So-Called Chukchi and Namollo People of Eastern Siberia. *The American Naturalist* 15 (11): 857—868.
33. Jenness, Stuart Edward (2008) *Through darkening spectacles: memoirs of Diamond Jenness*. Gatineau, Quebec: Canadian Museum of Civilization.
34. Spivak, Gayatri (1988) Can the Subaltern Speak? In *Marxism and the Interpretation of Culture*. Cary Nelson and Lawrence Grossberg (eds.). Chicago: University of Chicago Press, 271—313.

**Рецензент:** Nyssönen Jukka (Юкка Нюссонен),  
Doctor Artium, post-doctor, Университет г. Тромсё — The Arctic University of Norway



URL: <http://canadianarcticexpedition.com/img/cae-home-banner-3.jpg>

УДК 396+ 902 (571.56)

## Женщины в русских поселениях на севере Якутии в конце XVII — начале XVIII в., или «женский вопрос» глазами археолога



© **Строгова** Екатерина Алексеевна, кандидат исторических наук, научный сотрудник Института гуманитарных исследований и проблем малочисленных народов Севера Сибирского отделения Российской Академии наук. E-mail: [estro@list.ru](mailto:estro@list.ru)

**Аннотация:** В статье рассматриваются свидетельства о жизни женщин в первых русских поселениях на Северо-Востоке России в конце XVII — начале XVIII в., полученные из археологических источников. Вопреки сложившейся в региональной историогра-

фии традиции археологические находки показывают, что на севере Якутии спутницами первых русских поселенцев были не только представительницы коренных народов края, но и русские женщины.

**Ключевые слова:** Арктика, русские, археология, историческая демография, компаративный анализ, гендерные исследования.

## Women in the Russian settlements in the north of Yakutia at the end of 17<sup>th</sup> — beginning of 18<sup>th</sup> century, or the “women's issue” through the eyes of an archaeologist

© **Strogova, Ekaterina A.** Candidate of Historical Sciences, Researcher, Institute of Humanitarian Research and Indigenous Peoples of the North of SB of the RAS. E-mail: [estro@list.ru](mailto:estro@list.ru)

**Abstract.** The article deals with the life of women in the first Russian settlements in the North-East of Russia in the late XVII — early XVIII centuries, known from various archaeological sources. The major idea of the article is opposite the prevailing regional historiography tradition. Archaeological findings show that in the Northern Yakutia, the first settlers came there not only with the representatives of the indigenous peoples of the region, but also with Russian women.

**Keywords:** Arctic, Russians, archeology, historical demography, comparative analysis, gender studies

Сведения, полученные из археологических источников, как один из методов познания культур прошлого, позволяют реконструировать обыденную жизнь ушедших эпох, понять роль женщин в первых русских поселениях на Северо-Востоке России в конце XVII — начале XVIII в. Постоянно совершенствующаяся методика археологических исследований даёт возможность всё более точно восстанавливать прошлое, не только очень отдалённых эпох, но и

времени, казалось бы, вполне исторического, хорошо известного по массе письменных источников. К таким эпохам относится и время освоения Сибири. Яркая история этого процесса активно изучалась и продолжает привлекать внимание специалистов, а повседневная жизнь людей той эпохи, включая женщин, всё ещё остается в тени.

Восполнить этот пробел способны данные археологии, которая опирается на источники оставленные людьми непреднамеренно. Археологические памятники, расположенные в зоне вечной мерзлоты представляют в этом смысле наибольшую ценность, так как здесь со-

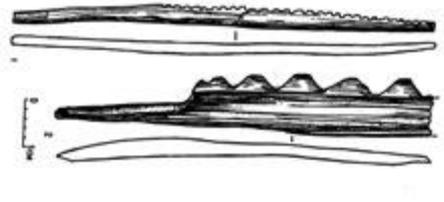


Рис.1. Чесала [1]

храняются предметы и материалы органического происхождения — дерево, кость, ткани, кожа, из которых изготавливалось огромное количество предметов повседневного быта. Именно такими памятниками являются Алазейский и Нижнеколымский остроги, изучавшиеся археологической экспедицией ЯГУ под руководством А.Н. Алексеева в 1986—1990 гг. Исследования Нижнеколымского (Стадухинского) острога продолжил отряд НПО «Северная археология — 1» под руководством Г.П. Визгалова в 2009—2011 гг.

Среди материалов раскопок есть предметы, которые могут дать представление о жизни русских женщин на севере Якутии на рубеже XVII и XVIII вв.

Все обнаруженные предметы, связанные с пребыванием

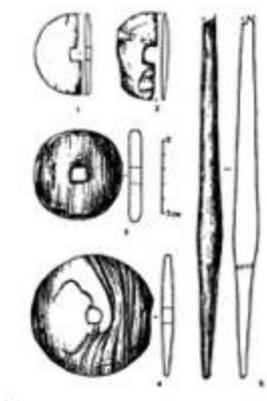


Рис. 3.  
Пряслица и веретено [1]

женщин, можно разделить на две категории, это инструменты для обработки волокна, шитья и вышивания, и предметы одежды и украшения.

Первая категория представлена широким набором инструментов. Сюда входят чесало, трепало, лопаска прялки, веретена и пряслица, обнаруженные в ходе раскопок Алазейского и Нижнеколымского острогов. Все эти инструменты представляют собой деревянные изделия характерной формы. Лопаска прялки в отличие от сибирских и российских аналогов выполнена довольно грубо и лишена каких-либо украшений в виде резьбы или росписей. Большой интерес представляют деревянные пряслица, аналогов которым обнаружить не удалось. Эти

предметы и материалы органического происхождения — дерево, кость, ткани, кожа, из которых изготавливалось огромное количество предметов повседневного быта. Именно такими памятниками являются Алазейский и Нижнеколымский остроги, изучавшиеся археологической экспедицией ЯГУ под



Рис. 2. Трепало и лопаска  
прялки [1]

пряслица имеют вид больших деревянных кругов плоских или двояковыпуклого сечения с круглым или квадратным отверстием в центре, диаметром 15—25 см. Большой размер этих пряслиц объясняется тем, что пряслице предназначено для придания устойчивости веретену, что облегчает работу пряжи и делает нитку ровнее. Обычно пряслица делали небольшого размера из камня или глины, думается, все вспомнят знаменитые овручские пряслица из розоватого шифера, столь популярные на Руси в X—XII вв. Дерево материал легкий, а потому для достижения нужного эффекта было необходимо увеличить диаметр пряслица.

В связи со сказанным встаёт вопрос, какое же волокно пряли женщины в Заполярье, где лён не растёт? Ответ на этот вопрос дают как материалы раскопок, так и современные этнографические наблюдения. В ходе раскопок Нижнеколымского острога 1989 г. были найдены вязаный носок и валяный чиж, изготовленные из собачьей шерсти, а современные жительницы низовий Индигирки и Колымы с успехом прядут шерсть своих собак и вяжут красивые и очень тёплые вещи. Поскольку следов ткачества на обоих памятниках пока не обнаружено, можно предположить, что и в изучаемое время спряденную шерсть использовали так же.



Рис.4. Напёрстки [1]

«Инструменты и материалы для шитья и вышивания» представляют третью категорию, к которой относятся иглы, напёрстки, игольники, бисер и бусины. Самыми многочисленными находками в этой категории являются, конечно, бисер и бусины — их на обоих памятниках за все годы работ обнаружено более 400 штук. Бисерины хорошего качества, различного калибра преимущественно белого, голубого, зелёного и чёрного цветов, бусины так же разного калибра и различных

цветов, преимущественно белые и голубые «одекуи». Бисер и пастовые бусы-«одекуи» завозились в XVII — нач. XVIII в. на север Якутии в огромных количествах, в качестве предмета обмена. Именно такой бисер Г.Ф. Миллер упоминает как пользующийся наибольшим спросом на местном рынке [5, с. 530]. Часть бисерин была найдена нанизанными на нитку, что говорит об использовании их

для вышивания прямо на поселениях. Многоцветные стеклянные бусины представляют со-



Рис.5.  
Костяной игольник [1]

бой редкие находки и попали на поселения в составе готовых украшений, возможно, вместе с их обладательницами.

Найденные на памятниках иглы сделаны из железа, они разной толщины — от толстых, применяющихся для шитья кож, до тоненькой бисерной иголки, найденной в этом году. Напёрстки русских поселений XVII — начала XVIII в. металлические, различного размера от маленьких истинно женских, до довольно крупных, годных и для мужских пальцев, часть напёрстков имеет закрытый верх, а часть — открытый. Игольники представляют собой медные или костяные (из трубчатых костей животных или птиц) трубочки, внутри которых и хранились иглы, наколотые на полоску кожи или ткани.

В 2011 г. в ходе раскопок Нижнеколымского зимовья в слое, датированном концом XVII



Рис. 6. Повойник к. XVII — нач. XVIII в.,  
Нижнеколымское зимовье, 2011 г.

в., был найден хорошо сохранившийся женский головной убор [2]. Конструкция этого предмета интересна тем, что вдоль очелья головного убора пришит валик из плотно скрученной красной материи, обшитый поверх основной тканью изделия (Рис. 6). Первоначально предмет был интерпретирован как повойник с валиком, аналог которому обнаружился в книге Д.К. Зеленина, который, анализируя традиционные русские женские головные

уборы, указывает на такой повойник как на локальную традицию Великоустюжского уезда Вологодской губернии [3, с. 26]. Изучение коллекции головных уборов в фондах Великоустюжского государственного историко-архитектурного и художественного музея-заповедника показало, что действительно все традиционные повойники-«мархатки» этого региона имеют с внутренней стороны валик, набитый льняной куделью, пришиваемый с целью придания головному убору необходимой формы (рис. 7). В то же время, из представленных в коллекции Великоустюжского музея головных уборов, наиболее близким по конструкции к найденному на Колыме оказался волосник. Этот головной убор представляет собой мягкую круглую шапочку из красного шёлка на холщовой подкладке в верхней части которой пришита полоса холста, собранная на вздержку — таким способом сформирован верх головного убора, оставляющий макушку открытой. В месте соединения очелья и верха пришит плотный валик из свёрнутой в рулон холстины, обшитый желтым шёлком, полоской такого же и синего шёлка отделан и низ головного убора. Этот волосник или самшура использовался с круглым кокош-

ником, традиционно носившимся в северных районах Великоустюжского уезда, граничащих с Архангельской губернией и ныне входящих в состав Архангельской области.

Так называемый «женский вопрос» был одной из самых дискутируемых проблем в изучении истории русского освоения Сибири. Сибиреведы XVIII — начала XX в. так ярко очертили проблему недостатка русских женщин в Сибири и полного отсутствия их в её отдалённых уголках, что это стало «общим местом» сибирской историографии на десятилетия вперед. Проблема действительно имела место быть, об этом говорят многочисленные письменные источники, но решалась она вполне успешно, и к началу XVIII в. в западных регионах Сибири дисбаланс был устранён [4]. Даже в таком отдалённом регионе Сибири как Якутия, вопреки распространённому мнению, к концу XVII в. количество русских женщин приблизилось к норме, о чем говорит тот факт, что браки русские уже в начале XVIII столетия заключали преимущественно в своей среде, даже в таком «медвежьем углу», как Нижнеколымск [6, с. 129].

Таким образом, в русских поселениях, заброшенных далеко за Полярный Круг уже на рубеже XVII—XVIII в. представительницы прекрасной половины человечества чувствовали себя вполне уверенно. Они занимались привычными видами женских рукоделий — прядением, вышиванием бисером, обработкой шкур животных, которые потом использовали для шитья одежды и вероятно вязанием. Вопреки высказанному априори, но прочно утвердившемуся в литературе и умах мнению можно с уверенностью сказать, что здесь жили не только «прекрасные юкагирки», которые использовали для работы каменные скребки и костяные игольники, но и русские женщины. Такое право дают находки инструментов для прядения, так как техника прядения в изучаемое время была неизвестна представительницам коренных народов севера Якутии, и если серьги могли быть предметом торга или подарком, то традиционный северорусский повойник представительница местного населения вряд ли надела бы.

### Литература

1. Алексеев А.Н. Русские поселения XVII—XVIII в. на Северо-Востоке Якутии. Новосибирск, 1996.
2. Визгалов Г.П. Археологические исследования Стадучинского поселения (Нижнеколымского острога) в Нижнеколымском районе Республики Саха (Якутия) в 2011 году. Нефтеюганск: 2012. Рукопись. 360 с.
3. Зеленин Д.К. Женские головные уборы восточных (русских) славян. Прага, Slavia, год. V, вып. 2 (1926), вып. 3 (1927).

4. Клочков М. Население России при Петре Великом по переписям того времени, в 2-х томах. СПб, 1911.
5. Миллер Г.Ф. Известия о торгах Сибирских // Ежемесячные сочинения, 1755 (декабрь). С. 530.
6. Строгова Е.А. Русское население Якутии в XVIII в. (историко-демографическое исследование). Диссертация на соискание учёной степени кандидата исторических наук / Институт гуманитарных исследований и проблем малочисленных народов Севера СО РАН. Якутск, 2004.

*Рецензент: Соколова Флёра Харисовна,  
доктор исторических наук, профессор*

***Поздравляем Институт гуманитарных исследований и проблем малочисленных народов Севера Сибирского отделения РАН с 80-летием!***



Первое научно-исследовательское учреждение Якутии основано 17 сентября 1935 года как Научно-исследовательский институт языка и культуры при СНК ЯАССР. В 1944 году переименовано в Институт языка, литературы и истории, в 1947 году институт был передан в систему Академии наук СССР. В 1994 году ИЯЛИ вошел в состав созданной Академии наук РС(Я) и переименован в Институт гуманитарных исследований. С 2008

года путём слияния этого института и Института проблем малочисленных народов Севера СО РАН образован Институт гуманитарных исследований и проблем малочисленных народов Севера СО РАН — правопреемник обоих научных учреждений.

Сибирское отделение Российской Академии наук, Институт гуманитарных исследований и проблем малочисленных народов Севера, Российский комитет тюркологов при ОИФН РАН проводят 15—16 октября 2015 года научную сессию «Гуманитарные исследования в Якутии: традиции и перспективы» (к 80-летию ИГиПМНС СО РАН).

URL: [http://www.kon-ferenc.ru/konferenc01\\_09\\_15\\_2.html](http://www.kon-ferenc.ru/konferenc01_09_15_2.html)

## Обзоры. Reviews

УДК 341 + 004

**Самоопределение и правовые основы развития коренных малочисленных народов Севера: анализ документального потока из базы данных «Научная Сибирика»**



© **Рыкова** Валентина Викторовна, старший научный сотрудник Отдела научной библиографии Государственной публичной научно-технической библиотеки Сибирского отделения Российской академии наук.

E-mail: onbryk@spsl.nsc.ru

© **Горте** Юлия Давыдовна, ведущий библиограф Отдела



научной библиографии Государственной публичной научно-технической библиотеки Сибирского отделения Российской академии наук. E-mail: onbryk@spsl.nsc.ru, bmc\_87@mail.ru Телефон: + 7(383) 266-1093, 8 913 953 7913.

**Аннотация:** В работе дана краткая характеристика библиографической базы данных собственной генерации Государственной публичной научно-технической библиотеки Сибирского отделения Российской академии наук (ГПНТБ СО РАН), созданная для информационного сопровождения научных исследований по теме «Коренные малочисленные народы Севера». В статье представлен библиометрический (логико-статистический) анализ потока документов, отобранных из вышеозначенной базы данных, касающихся правовых основ развития, самоопределения и саморазвития коренных народов северных регионов России и мира. Дан анализ временной, видовой, географической, языковой структуры информационного потока, выделена так называемая «ядерная» группа периодических изданий, отличающихся высокой публикационной активностью по данной проблеме, определены наиболее значимые научные мероприятия последних лет, на которых происходило обсуждение данной тематики учёными и специалистами, приведены последние монографические издания, поступившие в фонд библиотек, посвящённые правовым основам развития коренных народов Крайнего Севера.

**Ключевые слова:** *информационное сопровождение научных исследований, проблемно-ориентированные базы данных, коренные малочисленные народы, Крайний Север, библиометрический анализ, документальный поток.*

### **Self-determination and the legal basis for the Northern indigenous people development: an analysis of the documentary of the «Scientific Sibirica» database**

© **Rykova, Valentina V.** Senior researcher of the Department of Scientific bibliography, State Public Scientific-Technological Library of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences.

E-mail: onbryk@spsl.nsc.ru

© **Gorte, Julia D.** Leading bibliographer of the Department of Scientific bibliography, State Public Scientific-Technological Library of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences.

E-mail: onbryk@spsl.nsc.ru, bmc\_87@mail.ru Tel.: + 7(383) 266-1093, +7 913 953 7913

**Abstract.** The paper gives a brief description of the bibliographic database of the State Public Scientific-Technological Library of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences (SPSTL SB RAS), generated for the information support of the topic "Indigenous peoples of the North". It was presented the bibliometric (logical-statistical) analysis of the documents selected from the database relating legal bases of development, self-development and self-determination of northern indigenous peoples of the Russian Federation and the world. The authors examined the temporal, typical, geographical, and language structures of the information flow, revealed so-called "nuclear" group of periodicals, characterized by high publication activity on this issue, mentioned the most important scientific events, where this problem was discussed by scientists and specialists, presented the recent monographs entering the library collection on the legal basis of the indigenous peoples development at the Far North.

**Keywords:** *information support of research, targeted data bases, indigenous peoples, Far North, bibliometric analysis, documentary flow*

**Актуальность.** Государственная политика последних десятилетий в отношении коренных малочисленных народов Севера направлена на создание благоприятных социально-экономических условий, предоставление гарантий сохранения традиционного образа жизни и традиционных видов хозяйственной деятельности. Сложности реализации конституционных прав представителей северных народов, возникающие в силу ряда причин, перечислены в монографии С.Н. Харючи. Среди них следует отметить относительную малочисленность народностей, проживание в экстремальных климатических условиях, лишаящее возможности выбора

иных способов жизнеобеспечения кроме традиционных, удалённость от развитых экономических районов, ограничивающую сотрудничество с другими народами России [1, 2008].

**Материалы и методы.** Изучение проблем коренных народов Арктики и выработка путей их решения нуждается в современном информационном сопровождении. Для обеспечения информационных потребностей учёных и специалистов, занимающихся исследованием различных аспектов жизни коренных народов северных регионов, разработкой рекомендаций и программ их устойчивого развития, Государственная публичная научно-техническая библиотека Сибирского отделения Российской академии наук (ГПНТБ СО РАН) создала проблемно-ориентированную БД библиографического типа «Коренные малочисленные народы Севера» [2, 2009]. Информационный массив вышеназванной БД может служить значимой источниковедческой основой для целей информационной поддержки научных исследований по широкому кругу вопросов, касающихся коренных малочисленных народов Севера. Данная БД призвана обеспечить информационное сопровождение по широкому спектру проблем (социально-экономических, политических, этноэкологических, медико-социальных, культурно-исторических) северных народов. Отличительной особенностью создаваемой БД является предметная, географическая и этнографическая рубрики, которые дают возможность проведения библиометрического анализа документальных потоков (ДП) по той или иной проблеме развития северных народностей, либо кругу вопросов, касающихся одного народа, либо всей совокупности проблем в рамках одного региона. Библиометрический (логико-статистический) анализ предоставит сведения о структуре (видовой, хронологической, тематической, языковой) потока документов, данные о продуктивных базовых источниках информации [3, 2000].

**Объём проблемно-ориентированной БД** на декабрь 2014 года составил около 24 000 документов за период с 1988 по 2014 гг. В 2011 г. БД «Коренные малочисленные народы Севера» вошла в качестве тематического раздела со своим предметным рубрикатором в библиографическую БД «Научная Сибирика», которая находится в свободном доступе на сайте ГПНТБ СО РАН для всех категорий пользователей.

**Географический охват БД** велик, она включает материалы по северным районам Сибири, Дальнего Востока, Европейского Севера РФ (Архангельская, Мурманская области, Республики Карелия и Коми), а также приполярным регионам зарубежного Севера — Швеции, Финляндии, Норвегии, США (Аляска), Канады, Дании (Гренландия). Источниками отбора литературы для создания и текущего пополнения БД является обязательный экземпляр отечественной литературы и зарубежные издания, поступающие в ГПНТБ СО РАН, а также матери-

алы из удалённых БД. Каждый документ включает полное библиографическое описание, аннотацию, географическую рубрику, переводы к зарубежным публикациям, разделы предметного рубрикатора. Поиск материала возможен по ключевым словам из заглавия, аннотации или перевода, авторам, редакторам, году и месту издания, географической или предметной рубрике, языку и виду публикации. При необходимости возможно объединить поисковые поля и осуществить «сложный» поиск по нескольким параметрам одновременно.

Из тематического раздела «Коренные малочисленные народы Севера» был отобран поток документов по правовым вопросам развития, саморазвитию и местному самоуправлению северных народов и проведён его библиометрический анализ.

**Результаты.** Временная структура документального потока за 25-летний период представлена на диаграмме (рис. 1), где отчётливо прослеживается рост интереса исследователей к вышеозначенной проблеме в последнее десятилетие.

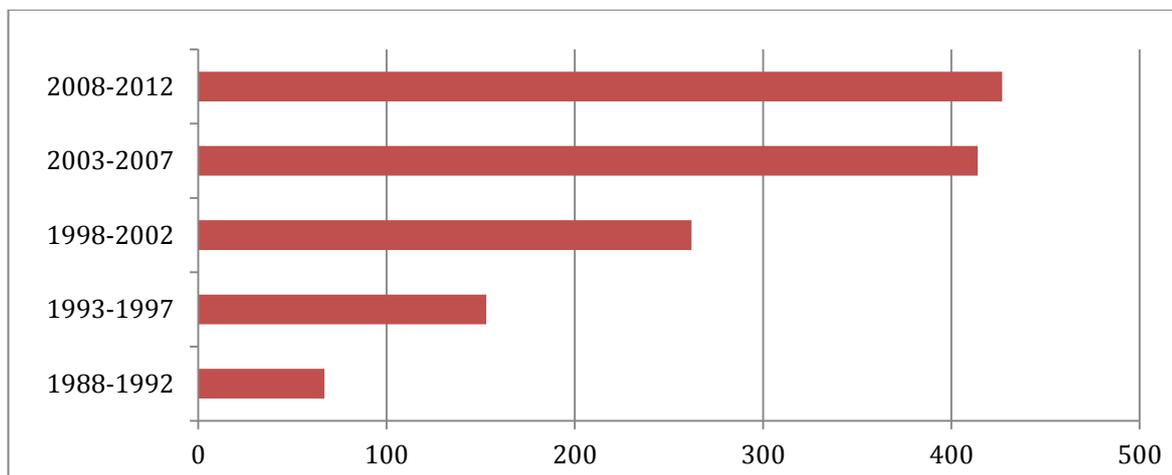


Рис. 1. Динамика документопотока

Публикации 2013—2014 гг. издания ещё активно поступают в фонды библиотеки, поэтому их исключили при построении диаграммы, но учитывая тот факт, что их количество на настоящий момент превышает 300 документов, можно прогнозировать дальнейший рост документопотока.

На круговой диаграмме отражена видовая структура потока документов, в которой преобладают материалы конференций (40%). Необходимо отметить, что встречи научной общественности играют значимую роль в обмене информацией между учёными и специалистами, а их материалы позволяют судить о состоянии современных фундаментальных и прикладных исследований. Регулярность проведения научных форумов различных уровней, посвящённых различным аспектам изучения правовых аспектов развития коренных народов Севера, является свидетельством активной работы специалистов в данной области.

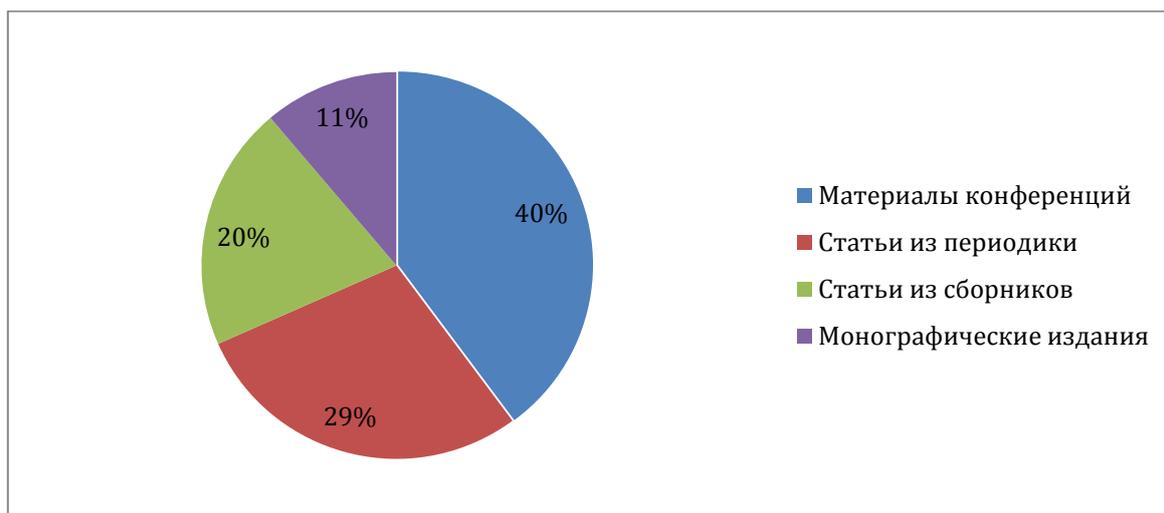


Рис. 2. Видовая структура ДП

Невозможно перечислить все конференции, уделившие внимание вышеозначенной проблематике, поэтому назовем лишь некоторые: проводящийся на постоянной основе «Конгресс этнографов и антропологов России», а также «Правовые проблемы Норвегии и России: северное измерение» (Архангельск, 2010 г.), «Коренные малочисленные народы Севера в современном правовом пространстве: проблемы, приоритеты, перспективы» (Ханты-Мансийск, 2012 г.), «Человек в истории: Северо-Восточный фронт России в контексте политических, экономических, этносоциальных и этнокультурных процессов XVII — начала XXI вв.» (Петропавловск-Камчатский, 2012 г.), «Арктические регионы России: проблемы парламентаризма, представительства и региональной идентичности. От родовых общин — к парламенту Ямала» (Салехард, 2012 г.), «Политические, экономические и социокультурные аспекты регионального управления на Европейском Севере» (Сыктывкар, 2013 г.) и многие другие.

Более половины потока публикаций составляют статьи из периодических изданий (29%) и сборников научных трудов (20%), где наиболее оперативно отражаются последние достижения учёных и специалистов. Наиболее продуктивные периодические и продолжающиеся издания по данной проблеме можно разделить на две группы: 1) журналы, в которых печатаются законодательные акты и нормативные документы: «Собрание законодательства Российской Федерации», «Бюллетень нормативных актов федеративных органов исполнительной власти»; 2) издания с научными статьями по проблеме: «Государство и право», «Российская Федерация сегодня», «Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики», «Вестник Совета Федераций», «Этносоциальные процессы в Сибири», «Конституционное и муниципальное право». Активно вышеозначенная проблема освещается на страницах «Вестников»

высших учебных заведений (таких как Северо-Восточный, Северный (Арктический), Новосибирский, Сибирский федеральный университеты).

Десятая часть документального потока (11%) представлена монографическими изданиями (монографиями, учебными пособиями, авторефератами диссертаций, обзорами), причем на долю монографий приходится 70% данного вида изданий, десятая часть которых вышли в последние годы. Что является свидетельством большого объема накопленного материала по проблеме, её актуальности и активной работе учёных и специалистов в данном направлении. Самые «свежие» монографии по теме представлены в пристатейном списке литературы [4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19].

Монографии можно объединить в 5 групп по темам (рис. 3).

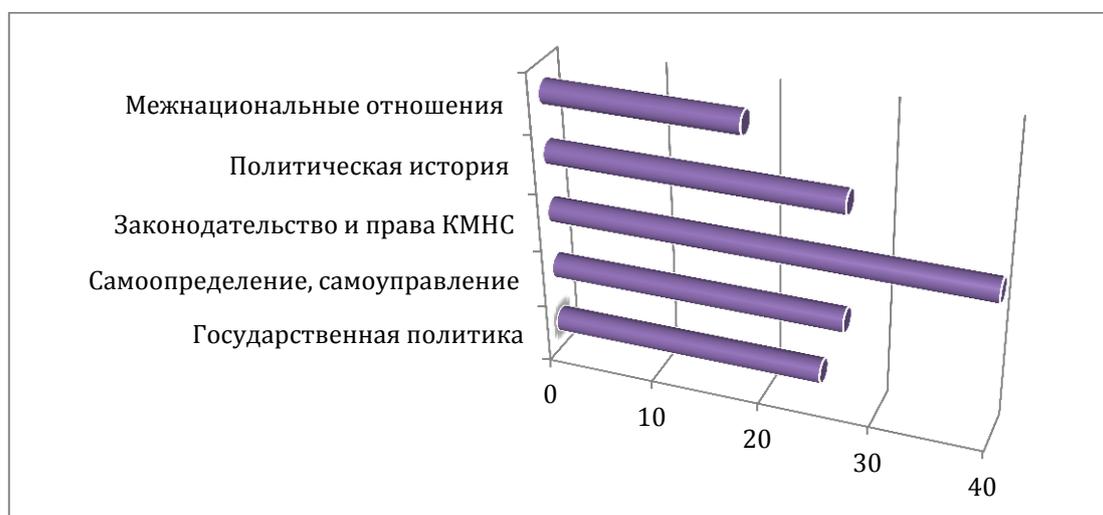


Рис. 3. Тематическая структура монографических изданий

Из диаграммы видно, что активнее всего исследуются вопросы, касающиеся прав коренных малочисленных народов Севера и их отражение в законодательствах различных уровней. Работы, посвящённые анализу межнациональных отношений в регионах проживания аборигенов Севера, не так многочисленны.

Основной вклад в изучение правовых вопросов развития, саморазвития и местного самоуправления северных народов внесён институтами Российской академии наук: Институт этнологии и антропологии им. Н. Н. Миклухо-Маклая РАН (Москва), Институт философии и права СО РАН (Новосибирск), Институт гуманитарных исследований и проблем малочисленных народов севера СО РАН (Якутск), Институт языка, литературы и истории Карельского научного центра РАН (Петрозаводск). Активно над исследованием вышеозначенной проблематики работают преподаватели высшей школы: Северо-Восточного федерального университета им. М. К. Аммосова, Тюменского государственного университета, Северного (Арктического) феде-

рального университета им. М. В. Ломоносова, Коми республиканской академии государственной службы и управления и другие. Следует отметить, что вузы в последние годы часто выпускают монографии и учебные пособия на электронных носителях [7, 2013; 12, 2012].

Среди авторов монографий публикационной активностью в исследуемый период выделяется С. Н. Горбунов [20, 21, 22, 23], занимающийся исследованием прав коренных народов Севера. В географическом аспекте наиболее активно материалы по правовым основам развития вопросам, самоопределению и саморазвитию коренных народов Арктики освещаются в Республике Саха (Якутия), Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком автономных округах, а также на Европейском Севере России.

Языковая структура анализируемого информационного потока достаточно однородна — свыше 90% документов опубликованы на русском языке, остальные материалы представлены преимущественно англоязычными работами отечественных и зарубежных специалистов.

### **Заключение**

Проведённый нами библиометрический анализ документальных потоков по правовым аспектам развития, самоопределению и саморазвитию коренных малочисленных народов Севера показал его динамику, видовую, географическую, языковую структуру, выявил ядерную группу журналов, «свежие» монографические издания. Информационный массив проблемно-ориентированной базы данных библиографического типа «Коренные малочисленные народы Севера» может служить значимой источниковедческой основой для целей информационной поддержки научных исследований по широкому кругу вопросов, касающихся коренных малочисленных народов Севера. Данные материалы являются доступными для всех исследователей. Информацию из БД собственной генерации ГПНТБ СО РАН можно найти на сайте библиотеки по адресу [www.spsl.nsc.ru](http://www.spsl.nsc.ru) (опции «Ресурсы и услуги» → «Электронные каталоги и базы данных» → «Библиографические БД» → «Научная Сибирика» → тематический раздел «Коренные малочисленные народы Севера»)

### **Литература**

1. Харючи С.Н. Правовые проблемы коренных малочисленных народов Севера России. М.: ЮНИТИ-ДАНА : Закон и право, 2008. 271 с.
2. Рыкова В. В. База данных собственной генерации ГПНТБ СО РАН «Коренные малочисленные народы Севера»: характеристика, анализ документопотока // Вестник археологии, антропологии и этнографии. 2009. № 10. С. 90—95.
3. Зусьман О. М. Библиографические исследования науки. СПб., 2000. 216 с.

4. Ахметова А. В. Власть и этнос: социальная политика советского государства в отношении коренных малочисленных народов Дальнего Востока (1925—1985 гг.). Владивосток: Дальнаука, 2013. 168 с.
5. Ахметова А. В. Советское государство и коренные малочисленные народы Дальнего Востока: учеб. пособие. Комсомольск-на-Амуре, 2012. 175 с.
6. Гарипов Р. Ш. Защита коренных народов в международном праве. Казань: Центр инновац. технологий, 2012. 256 с.
7. Гоголев П. В. Местное управление народов Якутии: история, традиции, современность [Электронный ресурс]. Якутск: Изд. дом СВФУ, 2013. 1 электрон. опт. диск (CD-ROM).
8. Горбунов С. Н., Задорин М. Ю. Коренные народы и устойчивое развитие. Архангельск: САФУ, 2014. 358 с.
9. Гражданская, этническая и региональная идентичность: вчера, сегодня, завтра / Е. М. Арутюнова [и др.] ; отв. ред. Л. М. Дробижева. М.: РОССПЭН, 2013. 485 с.
10. Ерохина Е. А. Сибирский вектор внутренней геополитики России / отв. ред. Ю. В. Попков. Новосибирск: Ред.- изд. центр НГУ, 2012. 417 с.
11. Жуков А. Ю. Самоуправление в политике России: Карелия в XII — начале XVII в. Петрозаводск: КНЦ РАН, 2013. 491 с.
12. Килин Ю. М. Советская Карелия в 1939—1941 гг.: от автономии к союзной республике [Электронный ресурс]. Петрозаводск: Изд-во ПетрГУ, 2012. 1 электрон. опт. диск (CD-ROM).
13. Плоцкая О.А. Обычное этническое право коми (зырян). Сыктывкар: Изд-во СыктГУ, 2013. 232 с.
14. Сирина А. А. Эвенки и эвены в современном мире: самосознание, природопользование, мировоззрение. М.: Вост. лит., 2012. 604 с.
15. Советская национальная политика: идеология и практика, 1945—1953 / сост.: Л.П. Кошелева [и др.]. М.: РОССПЭН, 2013. 926 с.
16. Сушко А. В. Процессы суверенизации народов Сибири в годы Гражданской войны. 2-е изд. М.: URSS : ЛЕНАНД, 2014. 368 с.
17. Трофимов Е. Н. Россия многонациональная. Политико-правовые основы управления национальными процессами (1906—2012 годы). М.: Логос, 2013. 373 с.
18. Фёдоров В. И. Якутия в эпоху войн и революций (1900—1919). 2-е изд. Новосибирск: Гео, 2013. 676 с.

19. Халтурин А. Н. Право как социальный регулятор этнокультурного взаимодействия на Кольском Севере. Архангельск: КИРА, 2014. 338 с.
20. Горбунов С. Н., Молчанов Б. А., Фалилеев Н. Я. Историко-правовые аспекты формирования правового статуса коренных народов. М.; Архангельск: Юпитер, 2007. 433 с.
21. Горбунов С. Н., Задорин М.Ю. Коренные народы и устойчивое развитие. Архангельск: САФУ, 2014. 358 с. Аннотация: Об основных направлениях устойчивого развития и национально-правовых концепциях коренных народов мира.
22. Горбунов С. Н. Права коренных народов на благоприятную окружающую среду. Владимир, 2002. 198 с. Аннотация: Национальные законодательства государств и право на окружающую среду (на примерах Канады и Гренландии (Дания)), с. 178—182.
23. Горбунов С. Н. Право на окружающую среду как условие устойчивого развития коренных народов. Архангельск: Помор. ун-т, 2005. 312 с.

### Reference

1. Harjuchi S.N. Legal problems of indigenous scanty peoples of the North in Russia. Moscow: JuNITI-DANA: Zakon i pravo, 2008. 271 p. (in Russian).
2. Rykova V. V. Herald of archeology, anthropology, and ethnography. 2009. № 10. P. 90—95. (in Russian).
3. Zus'man O.M. Bibliographic research of science. St. Petersburg, 2000. 216 p. (in Russian).
4. Ahmetova A. V. Authority and ethnos: the social policy of the Soviet state in relation to indigenous scanty peoples of the Far East (1925-1985). Vladivostok: Dal'nauka, 2013. 168 p. (in Russian).
5. Ahmetova, A. V. The Soviet state and indigenous scanty peoples at the Far East: manual. Komsomol'sk-na-Amure, 2012. 175 p. (in Russian).
6. Garipov R. Sh. The defence of indigenous peoples in the international law. Kazan': Centr innovac. tehnologij, 2012. 256 p. (in Russian).
7. Gogolev P. V. Local government of Yakutian peoples: history, traditions, modernity [Electronic resource]. Jakutsk: SVFU, 2013. 1 CD-ROM. (in Russian).
8. Gorbunov S. N., Zadorin M. Ju. Indigenous peoples and sustainable development. Arhangel'sk: SAFU, 2014. 358 p. (in Russian).
9. Civil, ethnic, and regional identity: yesterday, today, tomorrow / E. M. Arutjunova [et al.]; ed. L. M. Drobizheva. M.: ROSSPJeN, 2013. 485 p. (in Russian).
10. Erohina E. A. The Siberian vector of the home policy in Russia / ed. Ju. V. Popkov. Novosibirsk: NGU, 2012. 417 p. (in Russian).

11. Zhukov A. Ju. Self-government in the Russian polivy: Karelia in XII — early XVII centuries. Petrozavodsk: KNC RAN, 2013. 491 p. (in Russian).
12. Kilin Ju. M. Soviet Karelia in 1939—1941: from autonomy to republic [Electronic resource]. Petrozavodsk: PetrGU, 2012. 1 CD-ROM. (in Russian).
13. Plotskaya O. A. Common ethnic rights of Komi (Zyryane). Syktyvkar: Izd SyktSU, 2013. 232 p. (In Russian).
14. Sirina A. A. Evenks and Evens in the modern world: self-consciousness, nature management, world-view. Moscow: Vostochnaja literatura, 2012. 604 p. (in Russian).
15. Soviet national policy: ideology and practice, 1945—1953 / comp.: L. P. Kosheleva [et al.]. Moscow: ROSSPJeN, 2013. 926 p. (in Russian).
16. Sushko A. V. Processes of people's sovereignty in Siberia during the Civil War. 2nd ed. Moscow: URSS: LENAND, 2014. 368 p. (in Russian).
17. Trofimov E. N. Russia is a non-national state. Political-legislative bases of national processes control (1906—2012). Moscow: Logos, 2013. 373 p. (in Russian).
18. Fedorov V. I. Yakutia at the epoch of wars and revolutions (1900—1919). 2nd ed. Novosibirsk: Geo, 2013. 676 p. (in Russian).
19. Khalturin A. N. Law as a social regulator of ethnic-cultural relations at the Kola North. Arhangel'sk: KIRA, 2014. 338 p. (in Russian).
20. Gorbunov S. N., Molchanov B. A., Falileev N. Ya. Historical-legislative aspects of forming the legal status of indigenous peoples. Moscow; Arkhangelsk: Jupiter, 2007. 433 p. (in Russian).
21. Gorbunov S. N., Zadorin M. Yu. Indigenous peoples and sustainable development. Arkhangelsk: SAFU, 2014. 358 p. (in Russian). Annotation: On sustainable development main directions and national-legal concepts of indigenous peoples of the world.
22. Gorbunov S. N. Indigenous peoples' rights to healthy environment. Vladimir, 2002. 198 p. (in Russian). Annotation: National legislation and the right on the environment (cases of Canada and Greenland (Denmark)), p. 178—182.
23. Gorbunov S. N. The right to the environment as a condition for sustainable development of indigenous peoples. Arkhangelsk: Pomorsky Univ., 2005. 312 p. (in Russian).

*Рецензент:* Морщихина Лариса Александровна,  
кандидат философских наук, доцент

УДК 338.2+351/354

### Арктика: нанотехнологии, военно-промышленный комплекс, инвестиции, национальная идея



© **Лукин** Юрий Фёдорович, доктор исторических наук, профессор, заслуженный работник высшей школы Российской Федерации, главный редактор журнала «Арктика и Север», Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова.

**Аннотация.** Обзор материалов международного инвестиционного саммита, посвященного инвестициям и развитию nano, инженерно-биологических, информационно-коммуникационных технологий, топливно-энергетического и сырьевого базиса арктического региона, Арктике как национальной российской идее.

**Ключевые слова:** Арктика, инвестиции, современные технологии, национальная идея

### Arctic: nanotechnology, military-industrial complex, investment, national idea

© **Lukin, Yury F.** Doctor of Historical Sciences, Professor, Honorary Worker of the higher education of the Russian Federation, Editor-in-chief of the journal "Arctic and North", Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov.

**Abstract.** Review of materials of the international investment summit on investment and development of the nano, engineering and biological, information and communication technologies, fuel and energy and raw material base of the Arctic region, the Arctic as a Russian national idea.

**Keywords:** Arctic, investment, modern technology, the national idea

24 февраля 2015 года в Москве состоялся II Международный Инвестиционный Арктический саммит развития «Нанотехнологии, военно-промышленный комплекс, инвестиции и Арктика, как национальная идея». Главной целью Саммита-2015 было заявлено: привлечение внимания топ-менеджмента компаний арктического сектора к инвестициям и развитию nano, инженерно-биологических, информационно-коммуникационных технологий, топливно-энергетического и сырьевого базиса арктической зоны, решение практических вопросов финансово-промышленного, научно-интеллектуального и инвестиционного потенциала арктического кластера.

Предполагаемая программа Саммита-2015 планировалась очень обширной и предлагала к обсуждению следующие актуальные темы:

- ✓ Специальные инвестиционные инструменты развития арктических регионов.
- ✓ Структуризация бизнес-среды и государственной поддержки в развитии арктического региона.
- ✓ Инвестиции в нано-, инженерно-биологические, информационно-коммуникационные технологии, топливно-энергетический и сырьевой сектор арктических регионов.
- ✓ Внедрение нанотехнологий для добычи и переработки сырья.
- ✓ Структуризация банковских программ и государственных проектов в Арктике.
- ✓ Реальный сектор рыбного хозяйства арктических регионов (Баренцева и Берингова морей).
- ✓ Новые источники энергии и энергоэффективность в условиях Арктики.
- ✓ Северный морской путь как национальная идея и двигатель развития ВПК России.
- ✓ Создание опережающих промышленных территорий в Арктике.
- ✓ Отдельные технические решения и комплексные объекты «под ключ».
- ✓ Модернизация программного обеспечения для поддержки программ НТЗ в Арктике.
- ✓ Сейсмозащита.
- ✓ Строительство портов в арктических регионах.
- ✓ Особенности авиаперевозок в условиях Крайнего Севера.
- ✓ Жизнеобеспечивающие технологии для Севера.
- ✓ Практические разработки радио и телекоммуникаций в арктических условиях<sup>1</sup>.

Практическая работа саммита была построена на проведении трех рабочих сессий: «Инвестиции в нано, инженерные, коммуникационные технологии, топливно-энергетический и сырьевой сектор арктических регионов», «Северный морской путь как национальная идея и двигатель развития ВПК России», «Международный опыт и инфраструктурное развитие Арктики».

Среди участников пленарного заседания Саммита свои доклады представили: заместитель генерального директора ФГУП «Атомфлот» Станислав Головинский, советник Губернатора Архангельской области Лев Левит, Чрезвычайный и Полномочный Посол РФ, главный редактор международного журнала «Арктические ведомости» Александр Игнатъев, президент Арктической общественной академии наук Валерий Митько, первый заместитель генерального директора ЗАО «Лётно-исследовательский центр авиации специального назначения» Вадим Олейников и др. Особыми гостями Арктического Саммита 2015 года стали: председатель Государственного Собрания Республики Саха (Якутия) Александр Жирков, заместитель Губернатора Ямало-Ненецкого автономного округа Алексей Булаев, главный консультант Постоянного Представительства Красноярского края при Правительстве РФ Александр Родионов, заместитель Министра промышленности и строительства Архангельской

---

<sup>1</sup> Арктический международный инвестиционный саммит. URL: [http://arcticas.ru/docs/partners\\_arkticsummit2015.pdf](http://arcticas.ru/docs/partners_arkticsummit2015.pdf) (дата обращения: 26.04.2015)

области Алексей Расторопов, первый секретарь посольства Канады по вопросам международного сотрудничества в Арктике Мануэль Мулас, Атташе по науке и технологиям Посольства Франции в России Мишель Балазар, председатель Комиссии по городскому хозяйству Норильского городского Совета депутатов Александр Пестряков, начальник Департамента развития секторов экономики Минэкономразвития РФ Сергей Севрюк и др.<sup>2</sup>



Рисунок 1. Круглый стол. Фото: Пресс-центр Инвестиционного арктического саммита развития

Лидеры отраслей обсудили вопросы управления экономикой, перехода от научной идеи к серийному производству, актуальность создания банка идей и технологий, вопросы реального сектора от заказа до поставки, а также проблемы финансирования в связи с введением санкций в российской зоне<sup>3</sup>. В числе представителей бизнеса свое экспертное мнение по вопросам инвестирования и развития реального сектора авиации, ледоколостроения, альтернативной энергетики и коммуникаций высказали генеральный директор ООО НПО «Транспорт» Николай Веселов, начальник СКБ-300 ОАО ЦНПО «Ленинец» Дмитрий Гаврилов, главный конструктор авиадвигателей МОО «ОВС» НП «РОСАВИАЦЕНТР» Александр Гармай, генеральный директор ОАО «Интеравиагаз» Вячеслав Зайцев, генеральный директор НПО Завод «Волна» Павел Иванов, генеральный директор ОАО «ЯмалРесурс» Дмитрий Мартынов, генеральный директор «Прикладной радиофизики» Юрий Русанов, руководитель

<sup>2</sup> 24 февраля 2015 г. в Москве прошел II Международный Инвестиционный Арктический Саммит Развития «Нанотехнологии, военно-промышленный комплекс, инвестиции и Арктика, как национальная идея». URL: <http://neftegaz.ru/news/view/135245> (дата обращения: 30.04.2015).

<sup>3</sup> В Москве прошел Инвестиционный Арктический саммит развития. URL: <http://www.arctic-info.ru/news/26-02-2015/v-moskve-prosel-investicionnii-arkiceskii-sammit-razvitiia> (дата обращения: 30.04.2015)

направления ИТ и облачных услуг «J'son & Partners Consulting» Александр Герасимов, руководитель проектов ООО «Активити» Максим Гридасов и другие эксперты.

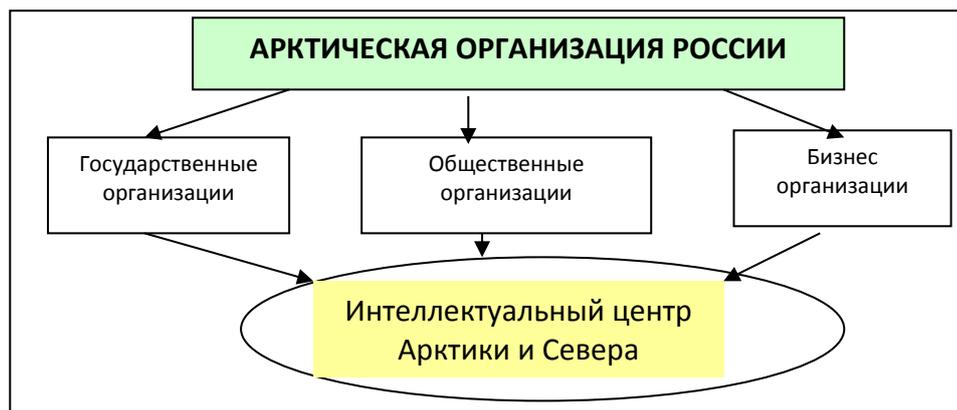
Тематика вопросов, предложенных к обсуждению, была очень актуальной, что действительно привлекло внимание к этому саммиту. Тем более, что Арктика позиционировалась как национальная идея, а речь должна была идти о самых актуальных проблемах современного развития арктического региона, о технологиях шестого технологического уклада, ВПК, инвестициях. Научный потенциал Саммита включал разработки и проекты более десятка организаций, НИИ, вузов<sup>4</sup>. Вместе с тем, заявленная тема Арктического саммита, на мой взгляд, была сформулирована чрезвычайно широко и не получила должного освещения в материалах СМИ, опубликованных после проведения саммита. Остались без ответа вопросы: насколько реальны были заявленные нанотехнологии для Арктики? Где взять инвестиции в условиях кризиса и санкций против России для воплощения современных технологий в жизнь? Что всё-таки понимается под национальной арктической идеей? Можно ли вообще считать Севморпуть и национальной идеей и двигателем развития ВПК России? Обсуждение актуальных проблем социально-экономического развития Российской Арктики несомненно нужно продолжать, чтобы появилась чёткое реальное видение тех задач, которые ещё предстоит решать нашему государству, бизнесу и всему обществу в высоких северных широтах циркумполярного пространства.

Позитивным результатом саммита несомненно следует считать, что по его итогам высказывались конкретные предложения в адрес федеральных органов власти и управления. Президентом Арктической общественной академии наук В.Б. Митько, например, сформулированы и направлены Д.О. Рогозину предложения по разработке концепции создания и функционирования Арктической организации Российской Федерации (АОРФ) как инструмента реализации Арктической доктрины страны. Для реализации своей арктической политики Россия должна создать арктическую организацию государства, включающую специальные объекты, организации и учреждения, арктические формирования и органы, которые в соответствии с Конституцией РФ, федеральными законами и иными правовыми актами РФ предназначены для выполнения задач реализации арктической политики государства современными методами и средствами, а также органы управления ими. Факторы, определяющие

---

<sup>4</sup> 24 февраля в Москве прошел II Международный Инвестиционный Арктический Саммит Развития «Нанотехнологии, военно-промышленный комплекс, инвестиции и Арктика, как национальная идея». URL: [http://www.morspb.ru/meropriyatya/ii\\_mezhdunarodnyj\\_investicionnyj\\_arkticheskij\\_sammit\\_razvitiya1/](http://www.morspb.ru/meropriyatya/ii_mezhdunarodnyj_investicionnyj_arkticheskij_sammit_razvitiya1/) (дата обращения: 30.04.2015)

концепцию формирования и функционирования платформы АОРФ (Арктической организации Российской Федерации) представлены на рисунке.



**Авторы, аннотации, ключевые слова****Authors, abstracts, keywords****Экономика северных социумов и политика****Economic Sciences. Politology**

**Джураев И.И.** Арктика не безлика. Арктика — это конкретные люди, со своей историей и опытом

**Dzhuraev, Ildar I.** Arctic is not faceless. Arctic is real people, with their own history and experience

**Аннотация.** Ильдар Джураев рассказывает о своей жизни в Арктике, работе в качестве топ-менеджера, о своих профессиональных достижениях в управлении муниципальным образованием, планах на 2015 год. Даёт свою оценку развитию северных территорий, подчеркивая уникальность Таймыра, где найдены практически все полезные ископаемые. Он отмечает, что на Таймыре живут интересные, действительно сильные духом люди, которые обладают большим потенциалом и трудоспособностью, которые обеспокоены проблемами Арктики и готовы внести свой вклад в её освоение.

**Ключевые слова:** *Ильдар Джураев, Таймырский Долгано-Ненецкий муниципальный район, жизнь в Арктике, муниципальное управление, социальная инфраструктура, планы развития, ресурсы Таймыра, потенциал Арктики*

**Abstract.** Ildar Dzhuraev told the Journal about his life in the Arctic, work as a top manager, his professional achievements in the management of a municipal institution and plans for 2015. He presented his assessment of the development of the North, emphasizing the uniqueness of Taimyr, where almost all minerals could be found. He noted that Taimyr was inhabited by really strong-willed people with high potential and ability to work, who were concerned about the problems of the Arctic and were willing to contribute to its development.

**Keywords:** *Ildar Dzhuraev, the Taimyr Dolgano-Nenets Municipal District, the life in the Arctic, municipal management, social infrastructure, development plans, the resources of Taimyr, the potential of the Arctic*

**Гальцева Н.В.** Социально-экономическое развитие северных и арктических регионов Дальнего Востока: потенциал, проблемы и пути решения

**Galtseva, Natalia V.** Socio-economic development of the Northern and Arctic regions of the Far East: potential, problems and solutions

**Аннотация.** Показывается богатейший ресурсный потенциал северных территорий Республики Саха (Якутия), Магаданской области и Чукотского автономного округа, освоение которого сдерживает отсутствие инфраструктуры и инвестиций. Наиболее острой социальной проблемой северных и арктических регионов Дальневосточного федерального округа является снижение уровня жизни населения. Анализ показал, что относительно высокие среднедушевые доходы населения на самом деле не обеспечивают высокий уровень жизни населения, так как покупательная способность доходов (относительно величины прожиточного минимума) фактически даже ниже среднероссийского уровня. Магаданская область и Чукотский автономный округ формально занимают лидирующие места в России по обеспеченности общей

**Abstracts.** The article is focused on the rich resource potential of the northern territories of the Republic of Sakha (Yakutia), Magadan and Chukotka Autonomous District, the development of which has been hampered by the lack of infrastructure and investments. The most acute social problem in the Northern and in the Arctic regions of the Far Eastern Federal District is a decline in living standards. The analysis has shown that a relatively high income does not really provide a high standard of living, as the purchasing power of income (relative to the subsistence level) is actually even lower than the national average. The Magadan Region and Chukotka Autonomous District are formally occupying a leading position on a common housing area in Russia. However, if we exclude the old housing, we will see that the supply of housing is actually below the national

жилой площадью. Однако без учёта аварийного, ветхого и неблагоустроенного жилья обеспеченность жильём реально ниже среднероссийского уровня, как и ожидаемая продолжительность жизни при рождении. Предлагается ряд конкретных мер, реализация которых будет способствовать повышению уровня жизни северян.

**Ключевые слова:** Чукотский автономный округ, Магаданская область, Республика Саха (Якутия), ресурсный потенциал, уровень жизни, среднедушевые доходы, прожиточный минимум, покупательная способность, обеспеченность жильём

average, as well as the life expectancy at birth. The author offers a number of measures able to improve the living standards of the Northerners.

**Keywords:** Chukotka Autonomous District, the Magadan Region, the Republic of Sakha (Yakutia), resource potential, standard of living, income, the cost of living, purchasing power, housing

**Говорова Н.В.** Страны-наблюдатели Арктического Совета: сравнительный анализ человеческого развития

**Govorova, Natalia V.** The observer countries of the Arctic Council: a comparative analysis of the human development

**Аннотация.** В работе проводится сравнительный анализ человеческого развития стран-наблюдателей Арктического Совета. Выявлены сходства, различия и преимущества, применительно к качеству и динамике развития человеческого потенциала. Сделан вывод о позитивных тенденциях развития человеческого потенциала в них и перспективах совместного осуществления важных социально-экономических проектов в Российской Арктике.

**Ключевые слова:** Арктика, страны-наблюдатели Арктического Совета, человеческий капитал, индекс человеческого развития, уровень и качество жизни, образование, конкурентоспособность

**Abstract.** The article represents a comparative analysis of human development of the countries — observers of the Arctic Council. Similarities, distinctions and advantages are presented in their relation to the quality and dynamics of human development. The conclusion is drawn on positive tendencies of human development and prospects of a joint implementation of the most important social and economic projects in the Russian Arctic.

**Keywords:** Arctic, human capital, human development index, countries observers of the Arctic Council, education, standard of living, education, competitiveness

**Зальевский Н.П.** Северный морской путь: потенциал ожидания и реальные проблемы функционирования

**Zalyvsky, Nikolay P.** The Northern Sea Route: the potential of expectations and the real functioning problems

**Аннотация.** Главным предметом статьи являются проблемы позиционирования арктических регионов как участников реализации федеральной арктической стратегии. Они анализируются в контексте задачи повышения эффективности функционирования Северного морского пути, воспринимаемого весьма важным фактором их социально-экономического развития. Автор измеряет отдельные аспекты конкуренции СМП и Суэцкого канала, уточняет акценты в историко-экономическом желании Архангельска и Мурманска быть главными воротами в Арктику.

**Abstract.** The main objective of the article is positioning the Arctic regions as the participants of the federal Arctic strategy. The regions are analyzed in the context of improving the efficiency of the Northern Sea Route, perceived a very important factor in their economic and social development. Author compares some aspects of the competition between the NSR and the Suez Canal, with focus on the historical and economic desires of Arkhangelsk and Murmansk to be the main gateway to the Arctic.

**Ключевые слова:** Северный морской путь, ворота в Арктику, конкуренция, Суэцкий канал, региональные проекты, транспортная инфраструктура, иностранные компании, модели управления СМП

**Keywords:** Northern Sea Route, the gateway to the Arctic, the competition, the Suez Canal, regional projects, transport infrastructure, foreign companies, management model of the NSR

**Кондраль Д.П., Морозов Н.А.** Власть, бизнес и население в северных регионах России: проблемы и перспективы взаимодействия

**Kondral, Dmitry P., Morozov, Nikolay A.** Government, business and the population in of the Northern regions of Russia: problems and prospects of cooperation

**Аннотация.** Политическая стратегия развития Севера и Арктики России определяет перспективы взаимодействия власти, бизнеса и населения, формируя условия долгосрочного освоения северных территорий страны. Сегодня значимым является качественный учёт и реализация интересов ключевых акторов, что определяет необходимость оценки и совершенствования механизмов артикуляции и агрегации интересов власти, бизнеса и населения на Севере России.

**Ключевые слова:** Север России, власть, бизнес, гражданское общество, политическое управление, стратегическое развитие, баланс интересов

**Abstract.** Political strategy of the North and Arctic Russia determines the prospects of the interaction between government, business and the public, creating conditions for a long-term development of the northern territories of the country. Today, the quality of accounting and promoting the interests are extremely important and determine the need to assess and improve the mechanisms of articulation and aggregation of the interests of government, business and the population in the North of Russia.

**Keywords:** North of Russia, government, business, civil society, political management, strategic development, the balance of interests

**Летовальцева М.А.** Стратегия устойчивого развития лесопромышленного комплекса как подсистемы региональной экономики

**Letovaltseva, Marina A.** Strategy of sustainable development for the forestry complex as a subsystem of the regional economy

**Аннотация.** Используя метод SWOT-анализа, в статье концептуально раскрываются проблемы лесной отрасли региона, инерционного и инновационного стратегических сценариев, мероприятия двух этапов программы развития лесопромышленного комплекса: 2015—2020 и 2021—2030 гг. Рассмотрены методы управления, взаимодействия государства и бизнеса. Разработаны проект структуры регионального лесопромышленного кластера и модель его создания. Отмечается, что кластер «Помор-ИнноваЛес», созданный в Архангельской области (2014), позволяет практически решать ряд возникающих проблем. Взаимодействие государства, региона, муниципалитетов и бизнес-структур будет способствовать привлечению инвестиций, развитию инфраструктуры, решению социальных вопросов.

**Ключевые слова:** лесопромышленный комплекс, регион, стратегия, сценарии, программа развития, кластер, «ПоморИнноваЛес», инвестиции

**Abstract.** Using the method of the SWOT-analysis, the article reveals the conceptual problems of the forest industry in the region, inertial and innovative strategic scenarios, two phases of the program activities of the timber industry: 2015—2020 and 2021—2030 years. The method of management, interaction between government and business. Developed the project of the regional cluster timber industry and of model its creation. It is noted that the cluster "PomorInnovaLes" created in the Arkhangelsk Region (2014), allows solving a number of practical problems. Interaction of the state, regions, municipalities and businesses will attract investment, and the development of infrastructure and social issues.

**Keywords:** timber industry, region, strategy, scenarios, program of development, cluster, "PomorInnovaLes", investments

**Башкин В.Н., Трубицина О.П., Припутина И.В.** Оценка геоэкологических рисков в зонах влияния предприятий нефтегазовой промышленности в Российской Арктике

**Bashkin, Vladimir N., Trubitsina, Olga P., Pripulina, Irina V.** Evaluation of geo-environmental risks in zones of influence of oil and gas industry in the Russian Arctic

**Аннотация.** В статье рассматривается программа комплексных научных исследований, направленных на разработку мониторинга кислотных выпадений и количественную оценку геоэкологических рисков в российских полярных наземных и морских экосистемах в зонах влияния предприятий нефтегазовой промышленности.

**Ключевые слова:** Арктика, кислотные выпадения, критические нагрузки, геоэкологические риски, нефтегазовая промышленность

**Abstract.** The article discusses the integrated scientific research program aimed at developing the acid deposition monitoring and geo-environmental risks evaluation in the Russian polar terrestrial and marine ecosystems in the areas of the oil and gas industrial influence.

**Keywords:** Arctic, acid depositions, critical loads, geo-environmental risks, oil and gas industry

**Шестакова Т.П.** Борис Лавров, начальник первой Ленской

**Shetakova, Tatyana P.** Boris Lavrov, commander of the First Lena expedition

**Аннотация.** В статье рассказывается о жизни Бориса Васильевича Лаврова, исследователя Арктики, одного из руководителей Главного управления Северного морского пути, организатора строительства порта Игарка и Карских экспедиций, начальника Первой Ленской экспедиции, впоследствии необоснованно репрессированного и расстрелянного. Большое внимание в статье уделено Первой Ленской экспедиции по проводке грузовых судов из Архангельска в устье Лены.

**Ключевые слова:** Северный морской путь, освоение Крайнего Севера, Первая Ленская экспедиция, Б.В. Лавров

**Abstract.** The article is devoted to the life of Boris Lavrov, an Arctic explorer, one of the directors of the Northern Sea Route Headquarters, the organizer of the Igarka port construction and Kara expeditions, the commander of the First Lena expedition, unjustifiably repressed and executed. Much attention is paid to the First Lena expedition aimed at sending ships with cargoes from Arkhangelsk to the Lena River delta.

**Keywords:** the Northern Sea Route, the development of the Far North, the First Lena expedition, Boris Lavrov

## Культура народов Арктики и Севера Culturology

**Ханрахан, Мора.** Бесконечность на льду: полярные исследователи и коренное население во время крушения корабля «Карлак» Роберта Бартлетта

**Hanrahan, Maura.** Indefinitely on the Ice: Indigenous—explorer relations in Robert Abram Bartlett's Accounts of the *Karluk* Disaster

**Аннотация.** В 1913—1918 гг. Канадская Арктическая экспедиция (КАЭ) осуществила попытку расширения канадского суверенитета в Арктике. В ходе КАЭ пошёл ко дну один из кораблей — «Карлак», на борту которого находилась интернациональная группа исследователей, часть её дожидались помощи на острове Врангеля в Северном Ледовитом океане. Пытаясь найти путь к спасению, инупиат Клод Катактовики капитан «Карлака» Ро-

**Abstract.** In 1913—1918, the Canadian Arctic Expedition (CAE) attempted to advance Canadian sovereignty in the Arctic. During CAE went to the bottom one of the ships, the *Karluk*, carrying the international group of researchers, part of her waiting for assistance to Wrangel Island in the Arctic Ocean. With the Alaskan Inupiaq Claude Kataktovick, Robert Abram Bartlett, captain of the *Karluk*, trekked hundreds of miles over rough ice to and then through Chukchi

берт Р. Бартлетт преодолели сотни миль по льду от побережья Аляски, а затем прошли через земли чукчей в Сибири. Оттуда Р. Бартлетту удалось организовать спасение людей, оставшихся в живых после крушения «Карлака». Сам Р. Бартлетт считал эти недели, проведённые с Катактовиком и чукчами, иллюстрацией отношений исследователя и коренного местного населения в эпоху освоения Арктики. Коренные жители Арктики часто выступали в роли проводников и помощников исследователей, отношения с которыми носили сугубо иерархический характер. Несмотря на то, что коренное население часто играло ведущую роль в полярных экспедициях, для истории они оставались невидимками, практически исчезнув со страниц полярных дневников и рассказов. Тем не менее, история «Карлака» показывает, что коренные народы могут быть в центре событий, а исследователи в свою очередь способны на эгалитарные отношения с ними.

**Ключевые слова:** Роберт Абрам Бартлетт, «Карлак», отношения полярных исследователей и коренного населения, Чукчи, инупиат, Арктика, Канадская Арктическая экспедиция

territory in Siberia. From there, Bartlett was able to mount a rescue of the remaining *Karluk* survivors. Bartlett's accounts of his weeks with Kataktovick and the Chukchi serve as a case study of explorer-Indigenous relations in the era of exploration. The Indigenous people of the Arctic were subject to explorers in a hierarchical relationship built around supporting exploration. Despite their often central and sometimes life-saving roles, as actors, Indigenous people are generally invisible in polar narratives. Yet the story of the *Karluk* demonstrates that, even within the constraints of this context, Indigenous people could emerge as central agents and explorers could move towards more egalitarian relations with Indigenous people.

**Keywords:** Robert Abram Bartlett, *Karluk*, Indigenous—explorer relations, Chukchi, Inupiat, Arctic exploration, Canadian Arctic Expedition

**Строгова, Е.А.** Женщины в русских поселениях на севере Якутии в конце XVII — начале XVIII в. или «женский вопрос» глазами археолога

**Strogova, Ekaterina A.** Women in the Russian settlements in the north of Yakutia at the end of 17<sup>th</sup> — beginning of 18<sup>th</sup> century, or the “women's issue” through the eyes of an archaeologist

**Аннотация:** В статье рассматриваются свидетельства о жизни женщин в первых русских поселениях на Северо-Востоке России в конце XVII — начале XVIII в., полученные из археологических источников. Вопреки сложившейся в региональной историографии традиции археологические находки показывают, что на севере Якутии спутницами первых русских поселенцев были не только представительницы коренных народов края, но и русские женщины.

**Ключевые слова:** Арктика, русские, археология, историческая демография, компаративный анализ, гендерные исследования

**Abstract:** The article deals with the life of women in the first Russian settlements in the North-East of Russia in the late XVII — early XVIII centuries, known from various archaeological sources. The major idea of the article is opposite the prevailing regional historiography tradition. Archaeological findings show that in the Northern Yakutia, the first settlers came there not only with the representatives of the indigenous peoples of the region, but also with Russian women.

**Keywords:** Arctic, Russians, archeology, historical demography, comparative analysis, gender studies

## Обзоры. Reviews

**Рыкова В.В., Горте Ю.Д.** Самоопределение и правовые основы развития коренных малочисленных народов Севера: анализ документального потока из базы данных «Научная Сибирика»

**Rykova, Valentina V., Gorte, Julia D.** Self-determination and the legal basis for the Northern indigenous people development: an analysis of the documentary of the “Scientific Sibirica” database

**Аннотация:** В работе дана краткая характеристика библиографической базы данных собственной

**Abstract:** The paper gives a brief description of the bibliographic database of the State Public Scientific-

генерации Государственной публичной научно-технической библиотеки Сибирского отделения Российской академии наук (ГПНТБ СО РАН), созданная для информационного сопровождения научных исследований по теме «Коренные малочисленные народы Севера». В статье представлен библиометрический (логико-статистический) анализ потока документов, отобранных из выше-означенной базы данных, касающихся правовых основ развития, самоопределения и саморазвития коренных народов северных регионов России и мира. Дан анализ временной, видовой, географической, языковой структуры информационного потока, выделена так называемая «ядерная» группа периодических изданий, отличающихся высокой публикационной активностью по данной проблеме, определены наиболее значимые научные мероприятия последних лет, на которых происходило обсуждение данной тематики учёными и специалистами, приведены последние монографические издания, поступившие в фонд библиотек, посвященные правовым основам развития коренных народов Крайнего Севера.

**Ключевые слова:** информационное сопровождение научных исследований, проблемно-ориентированные базы данных, коренные малочисленные народы, Крайний Север, библиометрический анализ, документальный поток

**Лукин Ю.Ф.** Арктика: нанотехнологии, военно-промышленный комплекс, инвестиции, национальная идея

**Lukin, Yury F.** Arctic: nanotechnology, military-industrial complex, investment, national idea

**Аннотация.** Обзор материалов международного инвестиционного саммита, посвященного инвестициям и развитию нано, инженерно-биологических, информационно-коммуникационных технологий, топливно-энергетического и сырьевого базиса арктического региона, Арктике как национальной российской идее.

**Ключевые слова:** Арктика, инвестиции, современные технологии, национальная идея

Technological Library of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences (SPSTL SB RAS), generated for the information support of the topic "Indigenous peoples of the North". It was presented the bibliometric (logical-statistical) analysis of the documents selected from the database relating legal bases of development, self-development and self-determination of northern indigenous peoples of the Russian Federation and the world. The authors examined the temporal, typical, geographical, and language structures of the information flow, revealed so-called "nuclear" group of periodicals, characterized by high publication activity on this issue, mentioned the most important scientific events, where this problem was discussed by scientists and specialists, presented the recent monographs entering the library collection on the legal basis of the indigenous peoples development at the Far North.

**Keywords:** information support of research, targeted data bases, indigenous peoples, Far North, bibliometric analysis, documentary flow

**Abstract.** Review of materials of the international investment summit on investment and development of the nano, engineering and biological, information and communication technologies, fuel and energy and raw material base of the Arctic region, the Arctic as a Russian national idea.

**Keywords:** Arctic, investment, modern technology, the national idea

## Редакционный совет журнала «Арктика и Север» /

## Editorial Board of "Arctic and North" journal

№	Фамилия, имя, отчество. Учёная степень и звание. Место работы
1.	Colpaert Alfred (Альфред Кулпарт), доктор философии, профессор физической географии и геоинформатики, University of Eastern Finland (Университет Восточной Финляндии)
2.	Heininen Lassi (Ласси Хайнинен), доктор наук, профессор арктической политики, University of Lapland (Университет Лапландии)
3.	Josephson Paul (Пол Джозефсон), доктор наук, профессор Department of History Colby College (Колби Колледж, США)
4.	Lähteenmäki Maria (Мария Лахтенмаки), доктор философии, профессор of History Department of Geographical and Historical Studies, University of Eastern Finland (Университет Восточной Финляндии)
5.	Moe Arild (Арилд Мое), кандидат политических наук, старший научный сотрудник Fridjof Nansen Institute (Институт Фридьофа Нансена, Норвегия)
6.	Nielsen Jens Petter (Йенс Петтер Нильсен), доктор наук, профессор Университета Тромсё — The Arctic University of Norway (Норвежский Арктический Университет)
7.	Nyssönen Jukka (Юкка Нюссонен), Doctor Artium, post-doctoral Университета Тромсё — The Arctic University of Norway (Норвежский Арктический Университет)
8.	Ravna Øyvind (Ойвинд Равна), доктор юриспруденции, профессор права юридического факультета Университета Тромсё — The Arctic University of Norway (Норвежский Арктический Университет)
9.	Дрегалю Александр Алексеевич, доктор философских наук, профессор кафедры государственного и муниципального управления САФУ им. М.В. Ломоносова (Архангельск). Почётный работник высшего профессионального образования России
10.	Кефели Игорь Фёдорович, доктор философских наук, профессор, зав. кафедрой глобалистики и геополитики Балтийского государственного технического университета «Военмех» им. Д.Ф. Устинова (Санкт-Петербург). Главный редактор журнала «Геополитика и безопасность». Заслуженный работник высшей школы Российской Федерации
11.	Котляков Владимир Михайлович, доктор географических наук, профессор, учёная степень Doctor Honoris Causa Тбилисского государственного университета. Директор Института географии РАН (Москва). Действительный член Российской Академии наук, член Европейской академии наук, иностранный член Французской и Грузинской академий наук. Почётный член Американского, Мексиканского, Итальянского, Грузинского, Эстонского и Украинского географических обществ, Почётный президент Русского географического общества. Член Межправительственной группы экспертов по проблеме изменения климата, удостоенной (2007) Нобелевской премии мира. Лауреат 11 золотых медалей и премий, в том числе Государственной премии РФ в области науки и техники (2001).
12.	Лукашева Наталья Вячеславовна, Ph.D., S.J.D. Canada Research Chair in Aboriginal Governance and Law, доктор юридических наук, профессор Department of Political Science University of Northern British Columbia (Университет Северной Британской Колумбии, Ка-

нада).

13. Лукин Юрий Фёдорович, доктор исторических наук, профессор, главный редактор журнала «Арктика и Север» (Архангельск). Заслуженный работник высшей школы Российской Федерации.
14. Неёлов Юрий Васильевич, доктор технических наук, почётный профессор Тюменского государственного нефтегазового университета. Действительный член Академии экономики, финансов и права. Член Совета Федерации Федерального Собрания РФ (Москва). Лауреат премии Правительства РФ в области науки и техники.
15. Селин Владимир Степанович, доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник Института экономических проблем им. Г.П. Лузина Кольского научного центра РАН (Апатиты). Заслуженный экономист России.
16. Соколова Флёра Харисовна, доктор исторических наук, профессор, зав. кафедрой регионоведения и международных отношений Северного (Арктического) федерального университета им. М.В. Ломоносова (Архангельск). Почётный работник высшего профессионального образования России.
17. Тоскунина Вера Эдуардовна, доктор экономических наук, кандидат геолого-минералогических наук, директор Центра «Недропользование в арктических регионах: экономические и правовые аспекты», профессор Северного (Арктического) федерального университета им. М.В. Ломоносова (Архангельск).
18. Ульяновский Виктор Иванович, доктор социологических наук, профессор кафедры государственного и муниципального управления Северного (Арктического) федерального университета им. М.В. Ломоносова (Архангельск). Почётный работник высшего профессионального образования России.
19. Фёдоров Павел Викторович, доктор исторических наук, профессор, главный научный сотрудник Президентской библиотеки имени Б.Н. Ельцина, руководитель лаборатории геокультурных исследований и разработок Автономной некоммерческой организации ВПО «Международный банковский институт» (Санкт-Петербург).
20. Харлампьева Надежда Климовна, кандидат исторических наук, доцент кафедры мировой политики Санкт-Петербургского университета (Санкт-Петербург).

Редсовет: <http://narfu.ru/aan/DOCS/redsovet.php>

**Выходные данные / Output data****АРКТИКА и СЕВЕР**

Междисциплинарный электронный научный журнал  
2015. № 20

Главный редактор — Лукин Юрий Фёдорович. E-mail: lukin.yury@mail.ru

Редактор — Шепелев Евгений Александрович. E-mail: evgeny.north@yandex.ru

Художественный редактор (английский язык) — Котлова Екатерина Сергеевна.  
E-mail: ekaterina.kotlova@yahoo.com

Размещение на сайте — Шепелев Евгений Александрович

Свидетельство о регистрации — Эл № ФС77-42809 от 26 ноября 2010 года

Учредитель — ФГАОУ ВПО «Северный (Арктический) федеральный университет имени  
М. В. Ломоносова»

Адрес учредителя: Россия, 163002, г. Архангельск, Наб. Северной Двины, д. 17

Адрес редакции: Россия, 163002, г. Архангельск, пр. Новгородский, д. 8

Электронный адрес редакции: arcticandnorth@yandex.ru

Подписано «в печать» для размещения на сайте: <http://narfu.ru/aan> — 03.08.2015

**ARCTIC and NORTH**

Multidisciplinary electronic scientific journal  
2015. N 20

Editor-in-chief — Lukin Y. F. E-mail: lukin.yury@mail.ru

Editor — Shepelev E. A. E-mail: evgeny.north@yandex.ru

Art editor (English version) — Kotlova E.S. E-mail: ekaterina.kotlova@yahoo.com

Placement on the webpage by E.A. Shepelev

Registration certificate EI № FS77-42809 from November 26, 2010

Founder — Northern (Arctic) Federal University named after M. V. Lomonosov

Address of the founder: 17, Northern Dvina Embankment, Arkhangelsk, Russia, 163002

Address of the editorial office: 8, Novgorodsky Avenue, Arkhangelsk, Russia, 163002

E-mail address of the editorial office: arcticandnorth@yandex.ru

Signed for placement on the webpage: <http://narfu.ru/aan> on 03.08.2015

---