**Военная академия Генерального штаба
Вооруженных Сил Российской Федерации**

Научно-исследовательский институт (военной истории)

**Научно-исследовательский отдел
(военной истории Северо-западного региона РФ)**

ТРУДЫ
научно-исследовательского отдела
Института военной истории

Том 6

Книга 2

Север России в военно-морском
и экономическом отношениях

Санкт-Петербург
2013

УДК 355/359(082)
ББК 68.518я43
Т78

Институт военной истории (Москва).

Труды научно-исследовательского отдела Института военной истории. Т. 6, кн. 2: Север России в военно-морском и экономическом отношениях / Воен. акад. Ген. штаба Вооружен. Сил Рос. Федерации, Ин-т воен. истории, Н.-и. отд. (воен. истории Сев.-зап. региона РФ). – Санкт-Петербург : Политехника-сервис, 2013. – 520 с.
ISBN 978-5-906078-74-2
«Каталогизация перед публикацией», РНБ

Составители
Коршунов Э.Л.
Михайлов А.А., д.и.н., доцент
Рупасов А.И., д.и.н.

Рецензенты
Басангова К.М., к.э.н., доцент
Бахтуридзе З.З., к.п.н., доцент
Новикова И.Н., д.и.н., профессор
Холмянский М.А., д.г.-м.н., профессор

Вопросы, поставленные в книге В.Н. Семенковича «Север России в военно-морском и коммерческом отношениях», вышедшей в свет в 1894 году, сохраняют свою актуальность до настоящего времени, что и побудило издателей рассмотреть их эволюцию в XIX – начале XXI вв., представить современные проблемы обеспечения Россией своих интересов в жизненно важном для нее Арктическом регионе. Ряд представленных публикаций имеет дискуссионный характер.

Книга адресована исследователям Арктики, а также всем читателям, интересующимся историей нашей Родины.

Издание осуществлено при поддержке государственного учреждения «Российская академия ракетно-артиллерийских наук».

ISBN 978-5-906078-74-2

© НИИ(ВИ) ВАГШ ВС РФ, 2013
© Коршунов Э.Л., Михайлов А.А., Рупасов А.И., составление, предисловие, заключение, 2013
© Коллектив авторов, 2013

Исследователям Арктики посвящается

21 мая – День полярника

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР ТОМА

Э.Л. КОРШУНОВ – начальник НИО (военной истории Северо-западного региона РФ) НИИ(ВИ) ВАГШ ВС РФ, академический советник РАРАН

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

И.И. БАСИК – начальник Научно-исследовательского института (военной истории) Военной академии Генерального штаба ВС РФ, к.и.н., СНС

Н.А. БУРОВ – директор филиала Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге «Ледокол "Красин"»

А.Х. ДАУДОВ – декан исторического факультета Санкт-Петербургского государственного университета, д.и.н., профессор

М.В. ДУКАЛЬСКАЯ – заместитель директора Российского Государственного Музея Арктики и Антарктики по научной работе

А.М. ЕВДОКИМОВ – главный редактор правоохранительного, военно-научного и военно-исторического журнала «Защита и безопасность»

Б.И. ИВАНОВ – главный научный сотрудник сектора истории технических наук и инженерной деятельности Института истории естествознания и техники РАН (Санкт-Петербургского филиала), д.ф.н., профессор

Е.В. ЛЕЗИК – заведующий филиалом СПбГБУК «Государственного музея истории Санкт-Петербурга» «Монумент героическим защитникам Ленинграда»

А.А. МИХАЙЛОВ – научный сотрудник НИО (военной истории Северо-западного региона РФ) НИИ(ВИ) ВАГШ ВС РФ, д.и.н., доцент

А.И. РУПАСОВ – ведущий научный сотрудник Санкт-Петербургского института истории РАН, д.и.н.

Н.И. НИКИФОРОВ – заместитель начальника Научно-исследовательского института (военной истории) по научной работе ВАГШ ВС РФ, к.и.н., СНС

Е.В. ПЕТРОВ – профессор Санкт-Петербургского государственного университета, д.и.н., профессор

М.В. СИЛЬНИКОВ – член-корреспондент РАН, академик РАРАН, Заслуженный деятель науки РФ, лауреат Государственной премии РФ и премии Правительства РФ в области науки и техники, лауреат премии Президента РФ в области образования, д.т.н., профессор

М.М. ХОДАРЕНОК – главный редактор газеты «Военно-промышленный курьер» и журнала «Воздушно-космическая оборона»

И.М. ЧАЧУХ – главный редактор «Военно-исторического журнала»

М.Ю. ШКАТОВ – генеральный директор ОАО «Севморгео», к.т.н.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

В.Ю ГРИБОВСКИЙ, к.и.н., профессор; **А.П. ЖАРСКИЙ**, к.в.н., СНС;
С.Н. КОВАЛЕВ, к.и.н.; **А.М. САЗЫКИН**, к.т.н., доцент; **А.Н. ЩЕРБА**, д.и.н., профессор

К читателю

Север России издавна являлся сферой пристального внимания, и не только политического руководства нашей страны. Экономический потенциал этого гигантского региона был признан в Европе ещё в XVII столетии, но в то же время пришло и осознание его геополитической значимости. Развязанные в XX веке две мировые войны ярко выявили именно этот последний аспект. Уход в прошлое после распада СССР блокового противостояния создавал иллюзии начала некой бесконфликтной эпохи. Иллюзии растаяли довольно быстро. В немалой степени этому способствовали объективные причины: резкие, быстрые климатические изменения создали совершенно иные возможности для освоения богатств Арктики, в том числе и в её российском секторе. Число государств, заинтересованных в получении доступа к этим богатствам, стало расти. Возрастать стали и риски для национальной безопасности России. Решение задачи её упрочения не сводится, однако, только к усилению российского военного присутствия в регионе. Эта задача многогранна, она требует анализа комплекса сложных и взаимосвязанных проблем, требующих колоссальных усилий и огромных средств. Внешняя политика, экономика, национальная политика, экология, геологоразведка оказываются напрямую увязанными с задачей усиления безопасности России.

Предлагаемый читателю сборник статей затрагивает только часть таких проблем. Их авторы не ограничиваются формулированием актуальности тех или иных проблем, они намечают подходы к их решению. Именно этим читателю будет интересна данная книга.

Командующий войсками Западного военного округа
генерал-полковник *А. Сидоров*

От составителей

Научная конференция: «Русский Север в военно-морском и экономическом отношениях», 20.12.2012 г. (Санкт-Петербург)

О Русском Севере ученые, публицисты, политики писали и пишут с неиссякаемым воодушевлением, неизменно окрашенным, однако, недоуменным удивлением. Нет тех, кто забыл бы о его геополитической значимости, как и тех, кто не упомянул бы о его неисчерпаемых ресурсах, которые на многие десятилетия могут обеспечить стабильное и мощное развитие экономики России, подъём благосостояния её народа.

Удивление вызывает то, что осознание всего этого, озарявшее умы государственных деятелей и в позапрошлом веке, и в прошлом, побуждавшее, действительно, к разработке грандиозных планов, программ, проектов (в данном случае речь не идёт, конечно же, о таких уникальных по своей странности проектах, как, например, строительство железной дороги через Таймыр), выливалось в довольно скромные результаты. В процессе реализации замыслов как-то незаметно утрачивалась связующая их нить: частично достигнутые цели создавали новые проблемы, к решению которых порой не знали, как подступить. Объяснения найти в каждом конкретном случае было не трудно. Причины были объективными по своей природе. Менялись приоритеты, а имеющиеся в распоряжении средства не были неограниченными. Достаточно Петру Великому было прорубить окно в Европу, и освоение Севера оказалось отодвинутым на второй план, причем надолго.

В середине XIX века потребности динамично развивавшейся европейской экономики напомнили как о богатствах Русского Севера, так и об уязвимости внешней торговли империи, в основном сконцентрированной в балтийских и черноморских портах. Закупорка проливов в случае общеевропейского конфликта грозила цепочкой неприятных последствий. Всё более остро стали восприниматься разные аспекты проблемы обеспечения государственной безопасности. Строительство железной дороги на Мурман, а позже появление Комбината Мурманской железной дороги, просуществовавшего, правда, не долго, а потом строительство Беломоро-Балтийского канала стали в своё время яркими свидетельствами несовпадения желаний с возможностями. Последних всегда недоставало.

С наступлением XXI века вал проблем, и, вместе с тем, и искушений, по своим масштабам превзошли все предшествующие периоды российской истории. Неудивительно, поэтому, что интерес к Русскому Северу у представителей разных областей науки продолжает постоянно возрастать. Предлагаемый читателю сборник статей не претендует на всеохватность, но только на первый взгляд может показаться, что за пестротой тем и проблем нет объединяющего их беспокойства, если не сказать тревоги.

Проблемы, порождённые глобальным изменением климата, состоянием экологии огромного региона, необходимостью поиска новых технологических решений при разработке ресурсов и обеспечения функционирования систем жизнеобеспечения поселений различного типа, совершенно иной геополитической ситуацией, чем та, которая была всего два десятилетия тому назад, неизбежно выдвигают на первый план именно задачу обеспечения государственной безопасности, о каком бы её аспекте не шла речь – военном, социальном, экономическом.

20 декабря 2012 года в филиале Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге «Ледокол "Красин"» прошла научная конференция «Русский Север в военно-морском и экономическом отношениях», организованная командованием Западного военного округа, руководством Научно-исследовательского института (военной истории) ВАГШ ВС РФ, коллективами научных отделов музеев «Ледокол "Красин"» и Арктики и Антарктики (РГМАА).

В ходе работы конференции эксперты разной специализации (политологи, историки, экономисты, экологи, географы, геологи, метеорологи, ученые техничесих специальностей, военные аналитики) обсудили актуальные вопросы защиты национальных интересов России в Арктике. Доклады, сообщения и тезисы участников конференции и легли в основу данного научного издания.

Необходимо отметить, что настоящее и будущее российской Арктики характеризует высокий динамизм развития хозяйственной деятельности в приполярной зоне, модернизации транспортной системы, обеспечения экологической безопасности, решения социально-экономических проблем, организации и проведения научных исследований и полярных экспедиций, подготовки кадров. Намерения и планы закрепляются в президентских, правительственных, ведомственных документах законодательного характера, стратегиях, программах, распоряжениях и пр.

Так, за сравнительно короткий срок с 20 декабря 2012 г. по 20 мая 2013 г. произошли события, которые с полным основанием можно назвать «вехами» в обеспечении национальной безопасности России в Арктике.

20 декабря 2012 г. распоряжением № 2433-р Председателем Правительства Российской Федерации Д. Медведевым была утверждена государственная программа «Развитие науки и технологий»[1], которая, прямо или опосредованно, затрагивает проблемы изучения и освоения Арктики до 2020 г.

27 декабря 2012 г. Правительство РФ утвердило государственную программу Российской Федерации «Охрана окружающей среды» на 2012–2020 гг.[2] Реализуя программу, мы должны достичь показателей социально-экономического развития, заложенных в Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации до 2020 г. Выполнение всего перечня природоохранных мероприятий, задекларированных в программе, «позволит повысить уровень экологической безопасности граждан, сохранить и восстановить природные системы, в том числе численность популяций редких и исчезающих объектов животного и растительного мира»[3], все это в полной мере касается арктической зоны России.

В этот же день Д.А. Медведев подписал распоряжение № 2559-р об образовании охранной зоны государственного природного заповедника «Остров Врангеля»[4]. Главными целями документа задекларированы: сохранение условий естественного функционирования прибрежных морских и островных природных комплексов Арктики, защита мест обитания белого медведя и морских млекопитающих от неблагоприятных антропогенных воздействий, обеспечение условий для развития экологического туризма в российской Арктике.

30 декабря 2012 года Президент Российской Федерации В. Путин утвердил внесение изменений в Федеральный закон «О континентальном шельфе Российской Федерации»[5].

17 января 2013 года Министерство транспорта РФ утвердило приказ № 7 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути»[6].

---

[1] Опубликовано: http://минобрнауки.рф/документы/2966.

[2] Распоряжение Правительства РФ от 27 декабря 2012 г. №2552-р / Опубликовано: http://www.government.gov.ru/docs/22206/.

[3] Правительство утвердило государственную программу Российской Федерации «Охрана окружающей среды» на 2012–2020 гг. // Российские полярные исследования № 1(11), 2013. С. 3.

[4] Опубликовано: http://www.government.gov.ru/docs/22207/.

[5] Опубликовано: http://graph.document.kremlin.ru/page.aspx?1;1647260.

20 февраля 2013 года Президентом Российской Федерации В. Путиным утверждена «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020года»[7]. Целью Стратегии является реализация национальных интересов, а также достижение главных целей государственной политики Российской Федерации в Арктике путем решения основных задач с учетом стратегических приоритетов, обеспечивающих национальную безопасность и устойчивое социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации.

6 марта 2013 года информационное агенство «Арктика-Инфо» сообщило, что президиум Российской академии наук принял решение о создании Института комплексных исследований Арктики РАН. Научно-исследовательский центр откроется в Архангельске.

15 марта 2013 года распоряжением Правительства Российской Федерации № 359-р создано федеральное государственное казенное учреждение «Администрация Северного морского пути». 12 апреля 2013 года Министерство юстиции России зарегистрировало Правила плавания в акватории Северного морского пути, утвержденные приказом Минтранса России от 17.01.2013 г. № 7.

Ярким свидетельством роста интереса к Арктике на международной арене стала сессия Арктического совета в шведском городе Кируна 14–15 мая 2013 года. Арктический совет – международная организация, которая возникла в 1996 г. и объединила восемь приарктических государств (Дания, Исландия, Канада, Норвегия, Россия, США, Финляндия, Швеция), первоначально ставила перед собой задачи охраны уникальной арктической природы и координации исследовательской деятельности. Однако в последующие годы интерес к Арктическому совету заметно возрос, а спектр его деятельности расширился. В круг постоянных наблюдателей вошли Германия, Франция, Великобритания, Польша, Испания и Нидерланды, а также международные организации, среди которых: Экономическая комиссия ООН в Европе, Северный совет, Северный форум и др.

15 мая новыми наблюдателями стали КНР, Индия, Италия, Япония, Южная Корея и Сингапур. В позитивном плане была принята к рассмотрению также заявка Европейского Союза, хотя итоговое решение по ней отложили. Ком-

---

[6] Подробнее см.: Минтранс опубликовал правила плавания по Севморпути // Российские полярные исследования № 1(11), 2013. С. 6.

[7] Опубликовано: http://www.government.gov.ru/docs/22846/.

ментируя события, германская радиостанция «Deutsche Welle» привела рассуждение представителя независимой организации EU-ARCTIC-Forum Ш. Вебера, который отметил, что ЕС безусловно может претендовать на статус наблюдателя, так как является «одним из самых активных участников освоения Арктики» и получает из арктического региона большое количество газа, полезных ископаемых, рыбы[8].

Между тем, по сообщениям СМИ, у многих политиков и экспертов стремительное расширение Арктического совета вызывает далеко не однозначно-оптимистическую реакцию. В частности, российское правительство справедливо опасается активного проникновения в Арктический совет неарктических стран, стремящихся утвердить здесь свои экономические интересы[9]. Намерение ЕС войти в Совет вызывает тревогу также у Канады, которая весьма тяготится введенными Брюсселем запретами на добычу морских живротных. Явно подогревает страсти «нефтяная составляющая» проблемы. Страны, не имеющие членства в Совете, со своей стороны, рассатривают, даже, вариант создания собственной, альтернативной, организации – «Арктический круг» (эти планы поддержал президент Исландии Олавур Рагнар Гримссон), хотя Арктический совет и так далеко не единственная международная организация, деятельность которой связана с Арктикой.

* * *

16 января 2013 года в общероссийской еженедельной газете «Военно-промышленный курьер» была опубликована заметка Евгения Друзина «Письма о Севере», в которой широкой аудитории была представлена консолидированная информация о предпосылках и итогах проведения научно-исследовательским отделом (военной истории Северо-западного региона РФ) Научно-исследовательского института (военной истории) Военной академии Генерального штаба ВС РФ научной конференции «Русский Север в военно-морском и экономическом отношениях».

Предагаем читателям Трудов ознакомиться с выборкой комментариев к заметке[10].

---

[8] Арктика становится одной из центральных тем большой политики – http://www.inosmi.ru/world/20130517/209077361.html.

[9] *Черненко Е.* Россия ограничивает полярный круг // Коммерсант. № 79 (5110). 14 мая 2013 г. – http://www.kommersant.ru/doc/2187097.

[10] Подробнее см.: http://vpk-news.ru/articles/13981.

Николаевич, 17:35, 16 января, 2013

Хорошая тема... Русские стали забывать о своих землях, а американцы запустили свои лапы "мирового правления"... Спасибо!

NicBar, 18:17, 17 января, 2013

После безрассудных 1990-х наконец-то в России вспомнили о тех землях, которые обустраивали наши предки. Арктика уже дает многое для страны, поэтому отстаивание своих интересов перед "соседями", которых очень метко охарактеризовал В. Семенкович, должно стать приоритетом в деятельности нашей государственной власти при поддержке всего российского общества.

Дубянский Александр, 21:07, 17 января, 2013

Арктика – это наше будущее, это единственное, после РВСН, что даст нам возможность остаться в числе великих держав. Обсуждение вопросов Арктики крайне необходимо для осознания обществом и политическим руководством страны необходимости охраны, освоения и включения в хозяйственный оборот арктических территорий.

Александр, 00:54, 18 января, 2013

Арктические просторы России – это наша золотая кладовая, которую нужно эффективно защищать. Арктика труднодоступна для врага и при успешном полном контроле и освоении, может стать стратегическим плацдармом для отражения внешней агрессии, что в современном мире особенно актуально!

Андрей М., 10:27, 19 января, 2013

Сейчас повышенный интерес к Арктике проявляют даже "неарктические" державы. Китай, например. Вдвойне опасно равнодушие и сиюминутная чиновничья корысть. Оказаться оттертыми это сейчас в один момент. Когда то и Аляска казалась "куском льда".

Эмигрант, 14:08, 19 января, 2013

Коротенькое пояснение к фразе Андрея М. – "Китай, например..." ..... Весьма скоро Китай освоится за Полярным кругом.., ведь один ледокол в этой субтропическо-пустынной державе уже есть.., "Снежный Дракон", или как он там кличется..? а попытка закрепиться в Исландии, предотвращенная нашими "друзьями" – Канадой и США.., а переговоры с Данией по поводу Гренландии, да и экспедиция китайская уже второй, иль третий год работает на Шпицбергене... Пока еще нет заявлений о мировой гегемонии, но посмотрите.., мировой кризис..., а у них рост ВВП, причем какой..! ... Китаю необходимы рынки сбыта..., в Москве, Караганде, Минске, да где угодно..– "сделано в Китае".... Китай очень интересует Севморпуть и Северо-западный проход...

Ольга, 22:04, 19 января, 2013

Хочу сказать спасибо тем людям, которые заранее зная, что упрутся в стену, все равно поднимают такие темы. С темой Севера я не знакома, но поставив в эти строки любую другую, смысл не изменится. Мы сейчас проигрываем в очень многих областях. Сердце кровью обливается, когда начинаешь читать иностранные источники, люди там не сидят на месте, изобретают, придумывают, как сделать лучше, как получить выгоду из имеющихся ресурсов и все это поддерживается правительством. У нас, в лучшем случае, энтузиасты поднимают тему, на какое-то время она становится то ли популярной, то ли злободневной. Ее замечают СМИ, правительство создает очередную комиссию сначала по рассмотрению, потом по поддержанию, потом по написанию программы действий. И на 1, и на 2, и на 3 этапы, естественно, выдеяются деньги. Потом выделяются деньги на реализацию программы, а потом про нее резко перестают говорить..., деньги исчезают, проблема остается, трясина затягивается. Замкнутый круг(((

Виктор, 23:23, 20 января, 2013

Тему подняли очень и очень важную. Действительно больно, что просто куда-то сгинуло наше присутствие в Арктике. И это после стольких усилий и трудов. Ольга верно отметила: деньги, выделенные на программы исчезают... Доколе?

Дмитрий, 20:32, 21 января, 2013

Как то не слышно насчет доказательств о принадлежности РФ арктического шельфа, лучше бы держались границы полярных владений 1926 г.

Ветеран, 23:54, 23 января, 2013

В 60-е годы я, 12-летний подросток, жил со своими родителями в Западной Лице. Отец – офицер-подводник, мама и я жили в четырехэтажном кирпичном доме с центральным отоплением. Всего в нашем поселке было два таких дома для семей подводников. Семьи остальных офицеров и служащих, в основном строителей и военнослужащих береговых частей, жили в бараках с печным отоплением. Быт и нормальное питание были непростой задачей. Часто жены офицеров и мичманов часами стояли в очередях, чтобы получить продукты по карточкам продпайка или купить простые продукты: масло, сахар, мясо и т.п. Но для нас, детей, это было райское время. Часами после школы мы, невзирая на мороз, играли, постоянно воевали – строили крепости и ходы в многометровых сугробах. Нам было проще ходить в школу на лыжах, чем пешком. А отец, как и все офицеры, сутками пропадал на службе, месяцами на подводных лодках в море. Для них это был труд на пределе физических и нервных сил.

Через короткое, по историческим меркам время, лет 10, Северный флот тяжким трудом моряков, военных строителей и многих других, кто работал на флот в это время, стал головной болью для адмиралов НАТО, реальной грозной океанской силой. И это было результатом выполнения политических решений высших партийных органов в условиях централизованного государства, в том числе за счет беспощадной эксплуатации людей, их веры в «мудрость» партии. Однако, для многих офицеров, адмиралов и членов их семей эта героическая эпопея по созданию и выводу в океан флота обернулась потерей здоровья, преждевременным уходом из жизни, неустроенностью быта на долгие годы, развалом семей. Цена противостояния СССР и остального мира оказалась, даже с гуманитарной точки зрения, очень высокой.

В условиях нынешнего общественно-экономического строя только сильная экономика и патриотическое руководство страны возродят армию и флот. Формирование потребности защиты Родины должно начинаться с детского сада. Надо знать и учитывать уроки прошлого. Только серьезный и честный экономический анализ потребности в людях и ресурсах для решения нужд государства на севере должен предшествовать любому начинанию в крайне неблагоприятных для жизни огромных полярных пространствах государства. Запугивать же себя зловредными европейцами, американцами и китайцами, не стоит. Это не патриотизм. Да и у государства пока есть чем ответить на военную угрозу с морских и океанских направлений. Превозносить Запад, да теперь и Восток оснований нет. Но и изолироваться от мира – тоже крайность. Надо сотрудничать и учиться у иностранцев, как при Петре Великом.

AndreyN, 01:37, 25 января, 2013

Как-то раз по ТВ показывали документальный фильм о жизни рыбок на коралловом рифе. Плавают такие симпатичные, разноцветные, туда-сюда, резвятся, гуляют. Красота и гармония… Весёлые соседи, хорошие друзья. И вдруг одной рыбке стало плохо. Завалилась она на бочок и притихла. И добрые друзья, хорошие соседи тут же на неё набросились, разорвали в клочья и слопали. Сигналом было её необычное поведение. Вот и Россия, у которой, по существу, кроме Севера, ничего и нет (не считая форточек в два закрытых моря и Тихий океан), ныне похожа на ту бедную рыбку. Она же своим поведением провоцирует "добрых соседей" (или "партнёров", по терминологии нашего козыревского МИДа) на "санитарное мероприятие"! Ведь мы всё пятимся назад или в лучшем случае держимся линии робкой обороны, тогда как могли бы заявить достаточно внятно о своих вполне обоснованных правах и претензиях – от Груманта до Карса и Багдада и от Хоккайдо и Цусимы до Юкона и Форт-Росса. А советский сектор Арктики – безусловно, вернуть. Кроме слов и заявлений – стро-

ить военный флот ледового класса – пока ещё есть где, кому и чем работать! Время не ждёт! Уместен образ и пострашнее – стратегия анаконды. Кольца гигантского удава вокруг России замыкаются. Этот удав морозов и льдов не боится – заползает и в Арктику. Есть чем резать давящие кольца?

Эмигрант, 12:30, 28 января, 2013

Процитируем Леонида Калашникова, первого заместителя председателя Комитета Госдумы по международным делам: «Вывод очевиден: лишних "волостей" у нас нет. Торговать Родиной русским не к лицу»

Тина, 12:24, 30 января, 2013

Актуальная и важная тема. Экономическое и политическое значение Арктики для России, в том числе военно-морское и коммерческое, не подлежит сомнению. К сожалению, пока мы реально ограничиваемся только разработкой программ и стратегий..., "поезд уйдет", а кто не успел, тот может опоздать навсегда.

Deena, 15:36, 30 января, 2013

BION I'm imperssed! Cool post!

Виктор, 19:20, 30 января, 2013

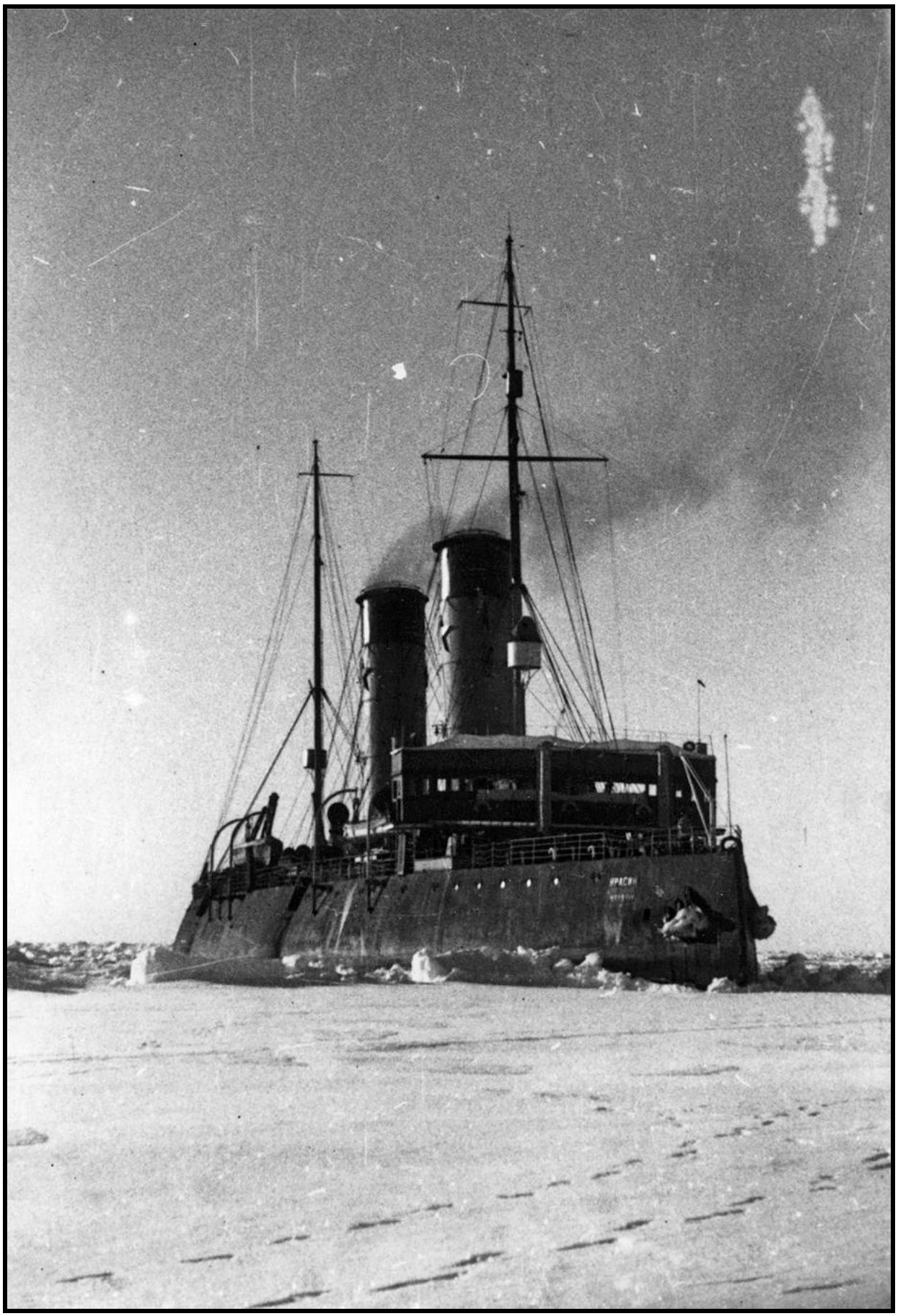
Судя по всему, у Семенковича есть и ныне последователи, радеющие за интересы России на Севере и испытывающие тревогу за будущее Отчизны, и этот факт внушает надежду на то, что после очередного теоретического рассмотрения и изучения будут сделаны и практические шаги…

Вот на этой оптимистичной ноте мы приглашаем читателя к вдумчивому прочтению этой книги.

Э.Л. Коршунов

А.А. Михайлов

А.И. Рупасов



Ледокол «Красин»

Введение.
Арктика в XXI веке – экономика, дипломатия, безопасность

Начало третьего тысячелетия заставило признать значение глобальной повестки дня для дальнейшего существования человечества на самом высоком международном уровне. Саммит тысячелетия ООН, состоявшийся в 2000 г., обозначил фундаментальные проблемы, без преодоления которых дальнейшее развитие земной цивилизации и само выживание человечества окажутся под большим вопросом[11].

Большинство экспертов, расходясь во мнении о полном наборе и приоритетности глобальных проблем человечества, сходятся во мнении о том, что вопросы безопасности, энергетики и состояния окружающей среды при любом сценарии дальнейшего развития земной цивилизации будут играть первостепенное значение. В условиях, когда культурное, прежде всего, экономическое освоение большинства пригодных для жизни регионов мира завершено и не за горами истощение большинства природных ресурсов в регионах, издавна населенных и эксплуатируемых человечеством, со всей очевидностью проявляется необходимость освоения земного пространства, до сегодняшнего дня весьма поверхностно используемого человечеством для удовлетворения собственных, все нарастающих потребностей. И, прежде всего, речь идет о Мировом океане, а также полярных и приполярных регионах Арктики и Антарктики.

Не вызывает сомнения, что арктический регион имеет особое значение: *во-первых*, вследствие принадлежности к нему и максимальной близости экономически развитых и политически активных субъектов мировой политики – России, США, Канады, северных стран ЕС, Норвегии; *во-вторых*, Арктика, как наиболее доступный из труднодоступных регионов мира достаточно изучена, освоена и местами заселена; *в-третьих*, в последние годы получены данные о весьма перспективном состоянии природных, энергетических и инфраструктурных ресурсов арктического региона, что не может не вызвать стремление ведущих арктических (и не только) держав закрепить за собой зоны эксклюзивного освоения и сферы приоритетного влияния в этой части планеты и, как следствие, спровоцировать заметную международную напряженность.

Разумеется, в первую очередь, речь идет о полезных ископаемых и других природных ресурсах. Даже с учетом имеющихся разногласий среди экспертов о границах арктического региона, очень многие из них разделяют мнение о том,

---

[11] Декларация тысячелетия Организации Объединенных Наций // Резолюция Генеральной ассамблеи ООН A/Res/55/2/ – 55 Сессия ГА ООН, 18 сентября 2000 (http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N00/559/53/PDF/N0055953.pdf?OpenElement).

что в Арктике сосредоточена примерно треть запасов природного газа (около 1500 трлн куб. м), около 1000 млрд т только разведанных запасов нефти (что примерно в 2,1 раза превышает разведанные запасы Саудовской Аравии), 30% мировых запасов алмазов, 20% никеля, 50% апатитов, 15% меди, платиновых металлов и олова, а также 40% от запасов пресной воды, 30 млрд куб. м лесных массивов, 50% морепродуктов и т.д.[12] Стратегическое значение в условиях глобального потепления и таяния полюсных льдов приобретают Северный морской путь и Северо-западный проход, соединяющие Атлантический и Тихий океаны[13].

Конечно же, при таком объеме стратегических ресурсов, в условиях роста населения Земли и оскудения природных запасов в большинстве регионов планеты, Арктика становится объектом политико-дипломатических споров, все чаще сопровождающихся военно-стратегическим маневрированием крупнейших держав, включая и те, что находятся довольно далеко от границ Северного Полярного круга. Лидирующую роль в нарастающем циркумполярном геополитическом соперничестве играют пять государств: Россия, США, Канада, Норвегия и Дания. В программных внешнеполитических документах каждой из этих стран подчеркивается собственное реальное или будущее исключительное лидерство в Арктике, и ставится задача укрепления собственных суверенных прав в соответствующем арктическом секторе[14]. Кроме того, все перечисленные государства рассматривают северный полярный и приполярный регионы, как имеющие стратегическое значение для мира в целом, и одновременно считают собственное военное присутствие неотъемлемой составляющей своей арктической политики[15].

Весьма примечательной особенностью отличается арктическая доктрина Норвегии. Помимо традиционных военно-политических, энергетических и экологических параметров собственного присутствия и влияния в регионе, Осло делает ставку на такой элемент «мягкой силы» как образовательные проекты и стипендии для иностранных, в первую очередь, российских студентов, с расчетом вовлечения их в исследовательскую и практическую деятельность по ос-

---

[12] *См.: Додин Д.А., Каминский В.Д., Золоев К.К., Коротеев В.А.* Стратегия освоения и изучения минерально-сырьевых ресурсов российской Арктики и Субарктики в условиях перехода к устойчивому развитию // Литосфера, № 6, 2010; *Мазур И.И.* Арктика – точка бифуркации в развитии глобального мира // Век глобализации. Вып. № 2(6). 2010; Независимая газета, 24.11.2010.

[13] Независимая газета, 24.11.2010.

[14] *Комлева Н.А.* Арктическая стратегия приарктических государств: общее и особенное // Арктика и Север. № 2. май 2011 (http://narfu.ru/upload/iblock/2b3/kgzmaktcksvvum.pdf).

[15] Там же.

воению Арктики, которая отвечала бы национальным интересам Норвегии[16]. Такой подход является еще одним примером весьма активного использования странами Запада возможностей академического и экспертного сообщества в качестве внешнеполитического ресурса.

Реализация «Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу» – ключевого программного документа по реализации арктической стратегии РФ – также предполагает «обеспечение достаточного уровня фундаментальных и прикладных научных исследований по накоплению знаний и созданию современных научных и геоинформационных основ управления арктическими территориями, включая разработку средств для решения задач обороны и безопасности, а также надежного функционирования систем жизнеобеспечения и производственной деятельности в природно-климатических условиях Арктики»[17].

Известно, что взаимодействие государственной власти и отечественной науки в вопросе освоения арктических территорий восходит еще к началу XVIII в., ко временам экспедиций Витуса Беринга – первому этапу целенаправленной общегосударственной политики России в этом регионе. Подлинный же прорыв в освоении природных ресурсов, изучении стратегических транспортных коммуникаций и строительстве промышленного потенциала в циркумполярном регионе произошел в конце XIX – начале XX в. И в этой связи особенно важно и приятно отметить возвращение имен выдающихся исследователей прошлого. Так, в декабре 2012 г. усилиями научно-исследовательского отдела Научно-исследовательского института (военной истории) Военной академии Генерального штаба ВС РФ был переиздан труд В.Н. Семенковича о военном и коммерческом значении арктического региона для России в конце XIX века, который во многом не утратил актуальности и в наши дни[18].

Настоящий сборник статей является своеобразным ответом современных исследователей проблем Арктики на важнейшие вопросы и вызовы, затронутые в труде В.Н. Семенковича. 46 ученых – военных специалистов, историков, по-

---

[16] *См.:* Nordområdene. Visjon og virkemidler. – Meld. St 7 (2011–2012) (www.regjeringen.no/pages/35878716/PDFS/STM201120120007000DDDPDFS.pdf); *Комлева Н.А.* Указ. соч.

[17] Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу // Российская газета. Федеральный выпуск № 4877. 27.03.2009.

[18] См.: Труды научно-исследовательского отдела Института военной истории. Т. 6, кн. 1: Север России в военно-морском и коммерческом отношениях / [Семенкович В.Н.]; Воен. акад. Ген. штаба Вооружен. Сил Рос. Федерации, НИИ (воен. истории), Н.-и. отд. (воен. истории Сев.-зап. региона РФ). – СПб.: Политехника-сервис, 2012. 236 с.

литологов, экономистов, геологов, географов, экологов – с интересом и чувством сопричастности важному, действительно государственного значения делу, раскрыли в своих статьях самые актуальные вопросы, связанные с широким спектром проблем освоения арктических ресурсов, их сохранения и защиты.

Исторические корни арктической политики России и главные перипетии военного и политического соперничества за ресурсы Севера в прошлом раскрыли в своих статьях Д.А. Герасимов, В.В. Дремлюг, М.А. Емелина, Д.Ю. Козлов, Э.Л. Коршунов, М.Ф. Кужим, О.А. Красникова, И.Я. Петренко, М.А. Савинов, П.А. Филин.

Важнейшие вопросы национальной безопасности России в связи с растущим геополитическим значением Арктического региона затронули В.М. Апанасенко, П.Г. Белов, Н.Л. Волковский, А.В. Галгаш, А.П. Жарский, В.Н. Конышев, Н.Ю. Маркушина, А.С. Проничев, А.А. Сергунин, К.В. Сивков, В.Н. Шептура.

Интереснейшие выводы и рекомендации относительно экономического значения циркумполярных территорий представили В.Б. Арчегов, А.А. Голубев, В.Н. Половинкин, И.А. Рогачева, Я.М. Санникова, В.В. Яробков.

Особое внимание экологическому и образовательному аспекту Северной политики России и других важнейших участников непростого арктического диалога уделили С.Б. Балясников, Н.О. Верещагина, Л.Н. Карлин, В.С. Кузнецов, В.Н. Прямицын, И.Н. Самусевич, И.Н. Сократова, Д.А. Субетто.

Разумеется, ни один сборник статей и даже несколько научных монографий не способны исчерпать все многообразие и сложность современных проблем, связанных с освоением Арктики и борьбой за Арктику в начале XXI века. Поэтому нет сомнений, что представленный коллективный труд ученых, которых Научно-исследовательский институт (военной истории) ВАГШ ВС РФ объединил в рамках арктической темы, лишь только положил начало многостороннему плодотворному сотрудничеству во имя решения стратегических задач, стоящих перед нашей страной, во имя разумного и ответственного освоения уникального региона Земли, который необходимо сохранить для будущих поколений.

Д.Н. Барышников

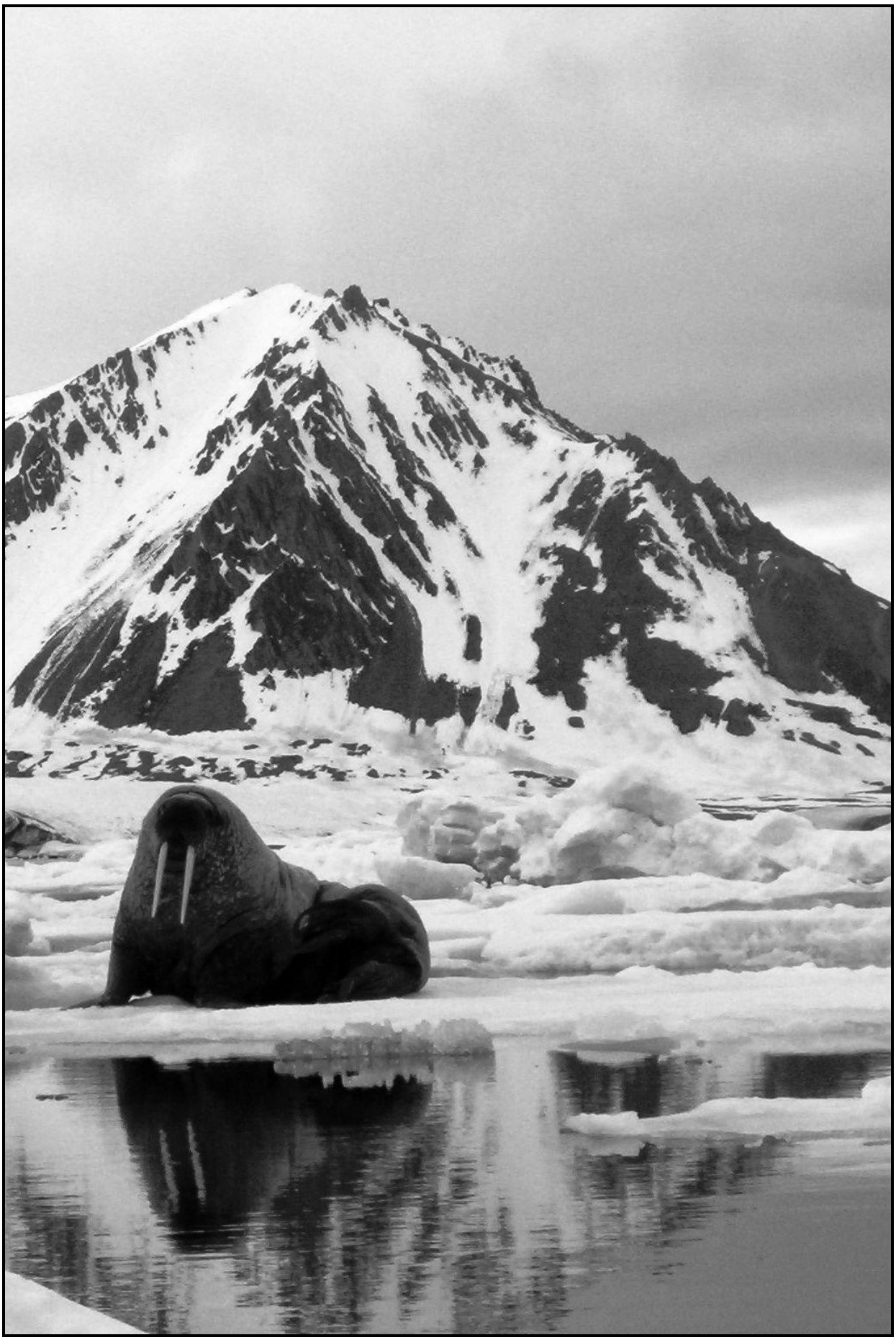
Заместитель декана факультета международных отношений
Санкт-Петербургского государственного университета,
кандидат политических наук

Нашъ Сѣверъ все болѣе и болѣе привлекаетъ всеобщее вниманіе: съ одной стороны, интересуются имъ,—по разнымъ причинамъ,—и наше общество, и печать, и различныя ученыя учрежденія,—что̀ очень хорошо, конечно, и желательно, чтобъ этотъ интересъ не уменьшался и впредь; съ другой стороны, Сѣверъ нашъ заинтересовалъ нашихъ сосѣдей — Англичанъ, Нѣмцевъ, Норвежцевъ,—и они принялись его изучать съ такою настойчивостію, которая показываетъ, что дѣло идетъ здѣсь не объ однихъ научныхъ интересахъ, а и объ извлеченіи изъ этого нашего достоянія практическихъ выгодъ, на что̀ господа иностранцы такіе мастера.

Вотъ это-то послѣднее обстоятельство и побуждаетъ меня постараться разъяснить вопросъ о нашемъ Сѣверѣ, по возможности, подробно, дабы можно было судить, сто́итъ ли намъ оставлять эту нашу исконную „дѣдину и отчину“ на произволъ судьбы и иностранцевъ, какъ это теперь дѣлается, — или слѣдуетъ взяться самимъ за умъ, пока не поздно, и, сказавъ иностранцамъ hands off! начать правильную эксплуатацію богатствъ этого обширнѣйшаго края и постараться сдѣлать его оплотомъ могущества Россіи на океанѣ, — къ чему на Сѣверѣ есть всѣ данныя.

Рис. 1. Введение к книге В.Н. Семенковича «Русский Север в военно-морском и коммерческом отношениях». – М., 1894.

Составители выражают искреннюю признательность сотрудникам кафедры «Скандинавской и нидерландской филологии» филологического факультета Санкт-Петербургского государственного университета кандидату филологических наук О.С. Ермаковой и кандидату филологических наук, доценту Б.С. Жарову за переводы введения к книге В.Н. Семенковича на норвежский и датский языки, опубликованные на обложке.



Часть 1

Отчетная карта северной России.

Публикуется по: *Островский Д.Н.* Путеводитель по Северу России (Архангельск. Белое м. Соловецкий мон. Мурманский бер. Новая земля. Печора). СПб.: Изд. Т-ва Архангельско-Мурманского пароходства, 1899. 145с.

Д.А. Герасимов
Старший преподаватель
кафедры документоведения и административного права
филиала Российского государственного социального университета,
кандидат исторических наук
(г. Мурманск)

Север России в историческом отношении

С момента выхода работы «Север России в военно-морском и коммерческом отношениях» в 1894 г. произошли разительные изменения на Русском Севере. Так еще в 1894 г. министр финансов Сергей Юльевич Витте посетил Екатерининскую гавань в Кольском заливе, после чего предложил императору Николаю II устроить здесь военно-морскую базу, а не в Либаве, которая была бы блокирована в случае войны с Германией, что в действительности и произошло в Первую мировую войну. В мемуарах Витте писал: «Такой грандиозной гавани я никогда в своей жизни не видел»[19].

Ввиду того, что после смерти Александра III идея военного порта на Севере встретила возражение руководства военного и морского министерств, Витте решил ограничиться предложением строительства коммерческого порта. При этом С. Ю. Витте в своем докладе также выражал мнение о необходимости постройки железной дороги. В том же 1894 г. Министерство путей сообщения организовало изыскания трассы от Сороки до Кандалакши. Одновременно инженер Б.А. Риппас произвел предварительные обследования района севернее Кандалакши до Екатерининской гавани в Кольском заливе. Была собрана специальная правительственная комиссия для рассмотрения вопроса о проведении железной дороги на Мурман[20]. В результате было принято решение о строительстве железной дороги Вологда – Архангельск, которая была построена в 1898 г. Использование наряду с водным путем Северной Двины и железнодорожного транспорта привело к тому, что новые возможности для развития получил Архангельский порт.

В конце XIX – начале XX в. Архангельск превратился в крупнейший лесопромышленный и лесоэкспортный центр страны. Город также служил базой для освоения Арктики и налаживания судоходства по Северному морскому пути. Из Архангельского порта отправлялись, в частности, полярные исследовательские экспедиции В.А. Русанова и Г.Я. Седова.

---

[19] Цит. по: *Ушаков И.Ф.* Кольская земля // Ушаков И.Ф. Избранные произвед. в 3-х т. – Мурманск, 1997. С. 391.
[20] *Ушаков И.Ф.* Указ. соч. С. 392.

Идея о строительстве железной дороги на Мурман становилась все более популярной, так в 1902 г. Николай II распорядился приступить к строительству дороги от Петербурга до Петрозаводска, выделив также кредит на дальнейшее строительство магистрали до Мурмана[21]. Однако из-за начавшейся русско-японской войны данное строительство не началось. Окончательное решение о строительстве железной дороги длиной 280 км от одной из станций Петербургско-Вологодской линии до Петрозаводска было принято только в 1913 г.

Вопрос о Мурманской магистрали встал уже в ближайшее время. Начавшаяся летом 1914 г. война в Европе превратилась в мировую, когда Россия в союзе с Антантой воевала против Германии, и присоединившихся к ней Австро-Венгрии, Турции и Болгарии. Война быстро приняла широкомасштабный и долговременный характер, к которому Россия оказалась не готова. Страна стала испытывать острую нехватку вооружения, боеприпасов, медикаментов и обмундирования. Самостоятельно в короткое время Россия с этими проблемами справиться не могла. Поэтому правительство было вынуждено прибегнуть к закупке всего необходимого за границей, прежде всего, у союзников по Антанте – Англии и Франции.

Обычным путем доставлять закупленные материалы было невозможно. На западных границах проходил фронт, кратчайшие морские пути для связи с союзниками были заблокированы: на Балтийском море – Германией, а на Черном море – Турцией. Из других портов, Владивосток был слишком далеко от центра России, а бывший на Севере Архангельск не справлялся с объемом работ. Кроме того, зимой Белое море замерзало, и доставка грузов в это время года могла идти только с помощью ледоколов. Поэтому в 1915 г. при Управлении Архангельского торгового порта было открыто Ледокольное бюро, в составе которого было 13 ледоколов и ледокольных судов, положивших начало ледокольной флотилии. Эти суда в зимнюю навигацию обеспечивали проводку судов от горла Белого моря в Архангельск. Это было трудоемким и дорогостоящим занятием.

Таким образом, для связей с союзниками требовался порт, наиболее приближенный к театру военных действий и соединенный с центром страны железной дорогой. Правительство России, наконец, обратило внимание на мурманское побережье Баренцева моря, которое зимой не сковывали льды. В начале 1915 г. правительство решило провести на Мурман, где должен был быть построен морской порт, железную дорогу. Было создано Управление для сооружения железной дороги Петрозаводск – Мурман (сокращенно – Мурманстрой-

[21] *Ушаков И.Ф.* Указ. соч. С. 393.

ка) длина которой составляла 1054 километра. В итоге строительства 15 ноября 1916 г. Мурманская железная дорога была сдана во временную эксплуатацию.

Процесс модернизации в Первую мировую войну затронул в целом весь Север, так как через северные порты: Архангельск и Мурманск шел основной поток снабжения русской армии, и наоборот, импортировалось множество грузов. На Русском Севере была сформирована Флотилия Северного Ледовитого океана, большую часть которой сосредоточил Мурман[22].

Революционные события 1917 г. на Европейском Севере России не отличались большой конфликтностью, тут не было острых социальных противоречий. При этом наибольшей активностью отличались недавно возникшие социальные группы – военные моряки, солдаты, а также рабочие, приехавшие на Север в годы войны, придерживавшиеся радикальных взглядов. Местных факторов для начала гражданской войны на Севере было недостаточно. Советская власть была признана, и политических сил, которые открыто могли ей противостоять, не было. Антибольшевистские силы могли действовать только в подполье, надеясь на поддержку внешних сил, той же Антанты, которая держала свою эскадру на Севере с 1915 г. Страны Антанты стремились предотвратить захват немцами огромных запасов, которые скопились в северных портах. Ввиду возросшего германского влияния в Финляндии, особенно после высадки там немецких войск, эти опасения имели основания. Кроме интересов, связанных с продолжавшейся мировой войной, союзники не оставляли и антибольшевистские планы.

После заключения 2 марта 1918 г. Мурманским Советом «словесного соглашения» с союзниками о помощи в борьбе с немцами, влияние Антанты все больше усиливалось на Кольском Севере. Однако, расширить сферу своего влияния на другие регионы мирным путем союзникам так и не удалось. Тем более, что в соседних северных регионах России, что касается ситуации первой половины 1918 г., можно было говорить скорее об усилении большевистского влияния. Советское государство, официально заявлявшее о разрыве отношений с союзниками, неофициально продолжало поддерживать связи с Антантой. Это определяло его политику как на Мурмане, так и в целом на Севере. Однако неудача в избранной стратегии, когда за восстанием чехословацкого корпуса большевистский центр увидел происки Антанты, резко изменила отношение к позиции мурманских властей, что и обусловило последующий разрыв их с Совнаркомом в конце июня 1918 года.

---

[22] *Голдин В.И.* Интервенция и антибольшевистское движение на Русском Севере. 1918–1920. – М., 1993.

Большевики не смогли укрепить свою власть в Архангельске, и с помощью совместных действий антибольшевистского подполья и сил Антанты советская власть в Архангельске была свергнута. После образования антибольшевистского правительства в Архангельске в начале августа 1918 года мурманские краевые власти упорно отстаивали как существование Краесовета, так и автономию края. Если эсеры первоначально готовы были идти на некоторые уступки, но при обязательном вхождении в состав Северной Области, то после их ухода из правительства Северной Области, Краесовет был распущен.

Но даже после того, как на Мурмане были ликвидированы Советы, в Архангельске от власти были отстранены эсеры, правительство Северной Области на протяжении всего своего существования стремилось проводить политику так называемого «среднего курса». В области было восстановлено местное самоуправление, разрешалась корректная критика власти[23]. Появившийся в результате вооруженной помощи стран Антанты северный очаг антибольшевизма фактически отторгнул крайности политического экстремизма, став одним из самых спокойных в пространстве «белой» России.

Однако такая политика могла проводиться только в условиях внешней помощи. После эвакуации союзников осенью 1919 года произошло ужесточение власти белого режима. Из-за всеобщей мобилизации, воинские части Северной Области стали ненадежными, как из-за активной вражды мобилизованных к власти, так и из-за пассивности их поведения, что при усложнении положения было чревато падением белой власти, что и произошло, когда советские войска начали наступление в феврале 1920 года.

Когда белые на других фронтах терпели поражения, белая Северная Область также была обречена. 19 февраля 1920 года белые оставили Архангельск, а после получения известий об этом в Мурманске 21 февраля произошло восстание, в результате которого власть белых пала.

Таким образом, период гражданской войны 1918–1920 гг. на Русском Севере определялся не столько внутренними, сколько внешними факторами (Первая мировая война, германская и финская угрозы, вмешательство союзников, внешнеполитическая деятельность Советского правительства).

Революция 1917 г. также способствовала изменению административно-территориального деления Русского Севера. В марте 1918 г. пять северо-восточных уездов Новгородской губернии решили выделиться в отдельную Череповецкую губернию, а в апреле 1918 года пять северо-восточных уездов Во-

---

[23] См.: *Воронин А.В., Федоров П.В.* Власть и самоуправление: Архангельская губерния в период революции (1917–1920 гг.). – Мурманск, 2002. С. 161–171.

логодской губернии – в Северо-Двинскую губернию, что и было сделано в июне 1918 года[24].

После падения белогвардейской Северной Области в 1920 г. вдоль границы с Финляндией на части Олонецкой и Архангельской губерний, заселенных карелами, была образована Карельская трудовая коммуна, в дальнейшем преобразованная в 1923 г. в Автономную Карельскую ССР. В 1921 г. из восточных частей Архангельской и Северо-Двинской губерний РСФСР была образована автономная область Коми (Зырян). Её административным центром стал Усть-Сысольск. В 1921 г. Мурманский уезд Архангельской губернии, оказавшийся отрезанным от Архангельска, стал Мурманской губернией, а с 1927 г. – Мурманским округом Ленинградской области. В 1929 г. был образован Северный край путём объединения Архангельской, Вологодской и Северо-Двинской губерний и автономной области Коми (Зырян) с центром в Архангельске. После принятия 5 декабря 1936 года VIII-ым чрезвычайным съездом Советов СССР Конституции СССР, в соответствии со статьёй 22 Конституции Северный край был упразднён, а на его территории образованы Северная область и Коми АССР. Северная область просуществовала менее года и в 1937 г. была разделена на Вологодскую и Архангельскую губернии. В 1938 г. появилась Мурманская область.

Одним из последствий Советско-финляндской войны 1939–1940 гг. стало создание Карело-Финской Советской Социалистической Республики – союзной республики в составе СССР, которая просуществовала до 1956 г. и была преобразована в Карельскую Автономную ССР. Таким образом, после 1917 г. на Европейском Севере в первые десятилетия Советской власти происходило неоднократное перекраивание административно-территориальных границ.

После гражданской войны в Государственном плане электрификации России 1920 г. предполагалось превратить Европейский Север в индустриально развитый район за счет открытия и освоения здесь полезных ископаемых, строительства предприятий черной и цветной металлургии, химической и рыбной промышленности, электростанций. Что и начало активно осуществляться в годы первых пятилеток. Европейский Север изменился до неузнаваемости, став одним из индустриальных регионов СССР. Это привело к изменениям демографической ситуации, когда значительные массы людей оказались на Европейском Севере[25].

---

[24] *Шумилов М.И.* Октябрьская революция на Севере России. – Петрозаводск, 1973. С. 179.
[25] *Михайлов Е.И.* Миграционные процессы в истории формирования населения Европейского Севера России в XX веке. Автореферат дисс. ... кандидата исторических наук: 07.00.02. – Мурманск, 2004.

После начала Великой Отечественной войны, в отличие от Мурманской области, где не было сплошной линии фронта, и где враг был остановлен недалеко от границы, в Карелии противнику удалось значительно продвинуться. 25 июня 1941 г., после нападения Германии на СССР, Финляндия объявила о том, что находится в состоянии войны с СССР. Финляндские войска перешли в наступление в Карелии, заняв значительную ее часть к концу августа. Помимо возврата территорий, утраченных после поражения 1940 г., Финляндией на протяжении почти трёх лет была оккупирована советская территория, которая никогда не входила в состав Финляндии, хотя исторически часть её населения составляли финно-угорские народы. На оккупированных территориях был установлен режим террора, направленный против нефинноязычного населения. Из более чем 64 тыс. советских граждан, прошедших через финские концентрационные лагеря, по финским данным, умерло более 18 тыс. человек. В финские концлагеря было также помещено около 24 тыс. человек местного населения из числа этнических русских, из которых, по финским данным, около 4 тыс. погибло от голода.

Боевые действия между советскими и финляндскими войсками закончились 4 сентября 1944 года, когда вступил в силу приказ финского главного командования о прекращении боевых действий по всему фронту. Соглашение о перемирии было подписано в Москве 19 сентября. Финляндии пришлось принять следующие условия:

– возврат к границам 1940 года с дополнительной уступкой Советскому Союзу сектора Петсамо;

– сдача СССР в аренду полуострова Порккала (расположенного вблизи Хельсинки) сроком на 50 лет (возвращён финнам в 1956 г.);

– предоставление СССР прав транзита войск через Финляндию;

– репарации в размере 300 млн долларов США, которые должны быть погашены поставками товаров в течение 6 лет.

10 февраля 1947 года в Париже был подписан Мирный договор между Финляндией и СССР.

После освобождения северной Норвегии в ходе Петсамо-Киркенесской операции, встал вопрос о судьбе Шпицбергена, который по Парижскому трактату 1920 г. был признан под суверенитетом Норвегии. Нарком иностранных дел СССР Молотов в беседе с министром иностранных дел Норвегии Трюгве Ли в ноябре 1944 г. предложил остров Медвежий передать советской стороне,

а Шпицберген сделать советско-норвежским кондоминиумом[26]. Правда, дальнейших шагов СССР в этом направлении не предпринял и, после вхождения Норвегии в НАТО, был вынужден довольствоваться нормами Парижского трактата о возможности других государств вести хозяйственную деятельность на норвежском Шпицбергене.

Как известно в 2010 г. Президент РФ Дмитрий Медведев и премьер-министр Норвегии Йенс Столтенберг в Мурманске подписали российско-норвежское соглашение о разграничении морских пространств в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане. Россия фактически признала условия, изначально выдвигавшиеся норвежской стороной.

Послевоенное развитие Европейского Севера до 1991 г. продолжало вектор индустриального развития довоенного периода, с его упором на добывающую промышленность. Так, на территории Коми АССР и Ненецкого национального округа Архангельской области активно развивался Тимано-Печорский территориально-производственный комплекс, основанный на добыче нефти, газа и каменного угля.

Последние десятилетия на Европейском Севере характеризовались экономической стагнацией. Северный морской путь резко снизил грузоперевозки, атомный ледокольный флот во многом утратил свое значение. При том, что освоение Россией арктического шельфа откладывается, таяние арктических льдов приводит к тому, что использование Севморпути становится возможным и без ледокольного флота. Все чаще на международной арене говорят об интернационализации Севморпути. После подписания нашей страной Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., произошел фактический отказ от границ полярных владений СССР, установленных Постановлением Президиума ЦИК СССР в 1926 г. Это видно и по российско-норвежскому соглашению 2010 г., которое ему противоречит.

Таким образом, современная ситуация в российской Арктике грозит изменением нынешнего баланса сил не в нашу пользу.

---

[26] *Холтсмарк С.Г.* Экспансионизм или защита статус-кво? Советская политика в отношении Шпицбергена в 1939–1953 гг. // Страх и ожидания. Россия и Норвегия в XX веке. Под ред. В.И. Голдина, Й.П. Нильсена – Архангельск, 1997. С. 176–200.

Д.А. Герасимов
Старший преподаватель
кафедры документоведения и административного права
филиала Российского государственного социального университета,
кандидат исторических наук
(г. Мурманск)

История Мурманского побережья

Долгое время правительство России мало интересовалось делами Кольского края. События середины XIX в., связанные с нападением англичан в 1854 года в ходе Крымской войны, показали, что царские власти ошибались. Власти пореформенной России предпринимали определенные меры для исправления ситуации. Однако даже поощрение колонизации Мурманского берега с 1860-х годов, воссоздание Печенгского монастыря в 1886 году, открытие пароходного сообщения, проведение телеграфа и телефона, и основание Александровска в 1899 г., не смогли кардинально изменить положения Кольского Заполярья.

Особенно это было заметно в сравнении с Северной Норвегией. В соседней норвежской провинции Финмарк, территория которой была в несколько раз меньше Кольского края, обитало в несколько раз больше жителей. Даже поселение колонистов на Мурманском берегу мало что могло изменить. Так в 1911 году, через полвека колонизации Мурмана, численность колонистов была только 3 тысячи человек[27]. При этом, в колонизации Мурманского берега участвовали не только русские, но и иностранцы.

Среди поселившихся на мурманском побережье колонистов финнов, норвежцев и шведов было 40,8%, а русских – 46,6%, остальные – карелы с саамами. Большая часть финнов и норвежцев жила на приграничном Западном Мурмане. Это вызывало беспокойство у правительства и общественности России. Так в Норвегии, только в 1905 г. получившей независимость от Швеции, были сильны националистические настроения. В Финляндии, входившей в состав Российской империи на правах автономии, было множество сторонников идей независимости. Кроме того, в Финляндии было много сторонников присоединения Западного Мурмана, считавших, что эти земли им обещал Александр II.

Развитие капитализма в России способствовало появлению на Кольском Севере в последнем десятилетии XIX века лесопильной промышленности. В крае появилось три завода в районе Ковды, по одному: в Умбе, Дровяном и на полуострове Рыбачьем. Правда, лесозавод на Рыбачьем быстро закрылся,

---

[27] *Ушаков И.Ф.* Кольская земля. // Ушаков И.Ф. Избранные произведения в 3-х т.: Историко-краеведческие исследования. – Мурманск, 1997. Т. 1. С. 408–409.

а в Дровяном часто бездействовал. Таким образом, районом деятельности лесопильной промышленности стал юг Кольского края. На лесозаводах края работало несколько сотен рабочих, в основном, приезжие из других уездов Архангельской губернии и из Олонецкой губернии. Местные жители рассматривали работу как приработок, нанимались на заводы, как правило, зимой.

В итоге рыболовство по степени доходности отошло на второе место в сравнении с лесопильной промышленностью. Несмотря на то, что в крае рыбными промыслами занималось гораздо больше людей, чем было занято в лесопромышленности. Роль играла, прежде всего, низкая техническая оснащённость рыболовного хозяйства на Мурмане.

Хотя в конце XIX – начале XX в. число жителей Кольского края увеличивалось, во многом, за счет приезжих, однако, население было по-прежнему немногочисленным. Численность населения Кольского края накануне Первой мировой войны составляла: в Александровском уезде около 13 тысяч человек, а вместе с Кандалакшей и Ковдой, входивших в состав Кемского уезда – 15–16 тысяч[28]. Таким образом, плотность населения в крае была – один человек на 8–9 квадратных километров.

Несмотря на то, что социальный и национальный состав Кольского Севера в пореформенное время стал более разнородным, поморы продолжали составлять большинство. Тем более, что поморы преобладали и среди колонистов Мурманского берега. Ввиду того, что в Архангельской губернии не было земств, местное самоуправление ограничивалась поморской общиной, мало чем отличавшейся от традиционной русской. Особенности хозяйствования способствовали высокому уровню коллективного общественного сознания поморов, влиявшего на все стороны их жизни, а также на их отношения с правительством и иностранцами. Жившие во внутренних районах Кольского полуострова саамы, как и переселившиеся в конце XIX в. коми-ижемцы с ненцами не участвовали в политических перипетиях начала XX в. (да и всего XX века).

Селенья Кольского края образовывали сельские общества, которые объединялись в волости. Так в Александровском уезде накануне Первой мировой войны было семь волостей: Мурманско-Колонистская, Териберская, Кольско-Лопарская, Понойская, Тетринская, Кузоменьская и Умбская. Кроме вопросов внутренней жизни, которые решали сходы, для несения государственных повинностей выбирались должностные лица. Для разборов местных дел имелись

[28] *Киселев А.А., Климов Ю.Н.* Мурман в дни революции и гражданской войны. – Мурманск, 1977. С. 13.

выборные волостные судьи, действовавшие на основе обычного права. На уровне уезда все дела решали государственные чиновники.

Несмотря на все изменения, происходившие на Мурмане в конце XIX в. – начале XX в., в течении полувека до Первой мировой войны темпы развития в крае всё же были низкими, по сравнению с центральной Россией.

В ходе Первой мировой войны в Мурманском крае появилась железная дорога, связавшая новый населенный пункт на Кольском заливе со столицей, появился порт, через который Россия наладила связь с остальным миром. Мурман сосредоточил большую часть флотилии Северного Ледовитого океана. В результате, к коренному населению края добавились новые социальные группы рабочих, военнослужащих и городских средних слоев, и численность населения края выросла в три раза. Имея военное управление, Кольский край фактически не подчинялся губернским властям в Архангельске.

Мурман стал связующим звеном между Россией и Антантой. Жизнедеятельность новой инфраструктуры целиком зависела от бесперебойных поставок из-за рубежа, гарантией которых было участие России в мировой войне. В таких условиях для Мурмана продолжение войны в союзе с Антантой было насущной необходимостью. Осознание этого населением способствовало формированию устойчивых просоюзнических и антигерманских настроений в крае.

В ходе февральского этапа революции 1917 г. на Мурмане у разных групп населения появились собственные организации. В гражданской сфере заметную роль стали играть профсоюзы железнодорожников. В военной сфере наибольшее влияние имела организация военных моряков – Центральный комитет Мурманской флотилии (Центромур).

К октябрьским событиям Мурман подошел, имея выборные организации, опиравшиеся на все более радикализирующееся население. Учитывая социальный состав населения края, основной формой самоуправления в крае стали Советы. На Мурмане Советы, в основном, сотрудничали с военными властями, понимая необходимость единения всех сил перед лицом военной опасности.

Неспособность местных властей обеспечить должный порядок вынудила Временное правительство ввести должность главного начальника Мурманского укрепленного района и Мурманского отряда судов, сосредоточившего в своих руках всю власть в крае. На эту должность был назначен контр-адмирал К.Ф. Кетлинский, которому и пришлось решать насущные проблемы Мурманского района.

Провозглашение Советской власти 26 октября 1917 г. объединенным собранием президиумов всех организаций Мурманска и создание Временного ре-

волюционного комитета не означало ликвидации здесь старых органов управления. Адмирал К.Ф. Кетлинский сумел сплотить вокруг себя как революционные силы, так и старую администрацию, став олицетворением компромисса.

Коалиционный характер власти на Мурмане сохранился и после гибели К.Ф. Кетлинского в конце января 1918 г. Советские силы создали коллегиальный орган местных советских организаций с функциями главнамура – Народную Коллегию. Штаб главного начальника Мурманского укрепленного района вошел в состав Народной Коллегии в качестве Управления. Народная Коллегия способствовала организации краевого управления, в результате чего был создан Мурманский Краевой Совет.

Несмотря на то, что как по своим задачам, определяемым как классовые и направленным на защиту интересов трудящихся, так и по организации, деятельность Мурманского Краесовета не выходила за рамки, принятые в Советской России, в то же время он существенно отличался от обычных советских стандартов отказом от классового принципа построения. Это, во многом предопределило тот факт, что, проводя в экономической сфере мероприятия, связанные с реквизициями и национализацией, в целом, Краесовет занимал весьма умеренные по сравнению с Центром позиции[29]. Пользуясь поддержкой большинства членов Краесовета, руководство края получало возможность укреплять свою власть и влияние, ограничивая возможности вмешательства настроенных оппозиционно по отношению к Краевому Совету Центромура и Совжелдора. Сравнительно низкая активность военных моряков, железнодорожников и рабочих усиливала влияние средних городских слоев и поморов, выступавших за всеобъемлющее сотрудничество с союзниками. Все это создавало условия для обеспечения политики компромисса. Однако, если до февраля 1918 г. компромисс означал уступки со стороны старой администрации пробольшевистским силам, то с февраля 1918 г. политика компромисса выражалась в постепенном и последовательном ослаблении большевистского влияния.

После заключения Мурманским Советом так называемого «словесного соглашения» 2 марта 1918 г. с союзниками, влияние последних все больше усиливалось. Сложная внешнеполитическая игра, проводимая советским государством, официально заявлявшим о разрыве отношений с союзниками, но неофициально продолжавшим поддерживать связи с Антантой, определяла, в свою очередь, и его политику на Мурмане. Расчет на возможное сохранение нейтралитета в развертывавшейся в России гражданской войне весной 1918 г. приво-

---

[29] *Герасимов Д.А.* Политическое развитие Мурмана в 1917–1920 гг. Автореферат дисс. ... кандидата исторических наук: 07.00.02. – Мурманск, 2004. С. 19.

дил к поощрению со стороны Центра контактов с союзниками в крае. Однако неудача в избранной стратегии резко изменила и отношение к позиции мурманских властей, что и обусловило последующий разрыв их с Центром.

Разочарование местного населения в большевиках, не могущих решить имевшиеся проблемы края, стало причиной отсутствия заметного противодействия разрыву с советским Центром в конце июня 1918 г. Население Мурмана не могло также принять политику территориальных уступок Совнаркома, как красной, так и белой Финляндии, и сотрудничество советского правительства с Германией, в то время как немцы и белофинны нападали на территорию края. Естественным в этих условиях оказалось признание им правомерности политики Краевого Совета, направленной на сотрудничество с союзниками, обещавшими защитить край и обеспечить его продовольствием. В то же время, популярность среди населения Советской власти на первых порах не позволяла все более расходящемуся с большевиками руководству Совета отказаться от советской формы управления.

Мурманский Краесовет после разрыва с Совнаркомом подписал 6 июля 1918 г. соглашение с союзниками, ввел осадное положение, и серией приказов отнял власть у Центромура и Совжелдора, а затем разогнал их. Но первые приказы Мурманского Краевого Совета после разрыва ослабляли власть и самого Краесовета в пользу военных, а в тех условиях – союзников. Участие Краесовета в организации Мурманской армии больших успехов не принесло. Добровольческий набор в армию провалился. В то же время, назначенные для создания вооруженных сил Мурманского края коменданты военных районов постепенно концентрировали в своих руках всю местную власть в округе, как это было в Кандалакшском военном районе.

Политические репрессии против оппонентов Краесовета совпали с началом миграции масс пришлого рабочего населения в Россию из-за продовольственного и финансового кризиса. Союзники не смогли сразу оказать поддержку населению края. В результате социальная стабильность в крае была подорвана. Высылки ненадежных из края и миграция населения привели к исчезновению отдельных социальных групп военных моряков и железнодорожников, слившихся с общей массой рабочего населения, перешедшего в оппозицию к союзникам. Средние городские слои и коренное население продолжали надеяться на союзников.

Краесовет в своей политике сделал поворот в сторону признания неприкосновенности частной собственности и рыночных отношений. Трансформация Краесовета в сфере управления происходила в том же направлении, что и

у других представительных органов в ходе гражданской войны, то есть шло усиление исполнительных органов. После образования антибольшевистского правительства в Архангельске Краесовет был распущен.

После окончания Первой мировой войны и ликвидации германо-финской угрозы Мурман оказался на задворках интересов как союзников, так и белых властей Архангельска. Правительство в Архангельске не собиралось учитывать местные условия Мурмана, не давая это делать и краевому главе В.В. Ермолову. Так, проведение следственных действий белыми против советских работников затронуло и руководство Краесовета, что еще более сузило опору белых в крае, где и так была нестабильная обстановка. Руководитель края и так имел мало возможностей что-то предпринимать, находясь в зависимости от интервентов. Возросшее недовольство рабочего населения выплеснулось весной 1919 года, и власти вынуждены были разрешить выезд в Россию.

Местным властям не хватало ресурсов для стабилизации положения в крае, а финансирование из Архангельска было недостаточным.

Ужесточение белого режима после эвакуации союзников осенью 1919 года привело к тому, что власти потеряли поддержку даже городских средних слоев и поморов. Правда, попытка пробольшевистских сил свергнуть белых в ходе эвакуации союзников, потерпела крах. Партизанская борьба, начавшаяся на юге Кольского полуострова, оказалась безуспешной из-за неприспособленности района для долговременной борьбы. Главная угроза мурманскому режиму возникла изнутри. Из-за всеобщей мобилизации все воинские части на Мурмане оказались ненадежны, как из-за активной вражды мобилизованных к власти, так и из-за пассивности их поведения, что при усложнении положения было чревато падением белой власти.

Белые власти Архангельска, потеряв поддержку извне, обратили внимание на Мурман. Кольский край должен был стать центром эвакуации белых сил из Архангельска. Была даже создана должность главноуполномоченного по эвакуации в Мурманском крае[30]. Однако, полномасштабная эвакуация так и не была проведена. После получения известий об оставлении белыми Архангельска, в Мурманске 21 февраля 1920 г. произошло восстание, в результате которого власть белых на Кольском Севере пала.

В 1920 г. советское правительство, проводя политику нормализации отношений с соседними государствами, пошло на передачу Финляндии района Печенги.

---

[30] *Герасимов Д.А.* Политическое развитие Мурмана в 1917–1920 гг. Автореферат дисс. ... кандидата исторических наук: 07.00.02. – Мурманск, 2004. С. 23.

Важность Мурмана для Советской России, прежде всего, основывалась на его приграничном положении. Так, в Государственном плане электрификации России 1920 г. главное развитие товарообмена с заграницей должно было пасть на Мурманск, который как порт стал бы конкурировать с Петроградом. В результате это способствовало тому, что в 1921 г. была образована Мурманская губерния с центром в городе Мурманске. Тем более, что после образования Карелии, как отдельной административной единицы, Мурман перестал на суше граничить с Архангельской губернией. В том же 1921 г. было провозглашено создание Мурманского губернского комитета РКП(б), избран его секретариат и утверждена структура.

Прорыв дипломатической изоляции СССР и возобновление товарообмена между Россией и странами Запада привели к оживлению работы Мурманского торгового порта и Мурманской железной дороги. Стремясь к комплексному развитию территории, правительство в мае 1923 г. создало Мурманский транспортно-промышленный и колонизационный комбинат, основой которого стала Мурманская железная дорога.

НЭП с её отменой государственной монополии на рыбные промыслы, освобождением от продналога создала благоприятные условия для восстановления и развития промышленности. В Мурманской губернии были восстановлены старые лесозаводы в Умбе и Ковде и построены новые в Кандалакше и Хибинах, а также первый консервный завод в Кандалакше, кирпичный завод в Шонгуе. Основной отраслью народного хозяйства края в 1920-е годы оставались рыбные промыслы. В 1924 г. был создан Северный государственный рыбный трест, ставший основой рыбной промышленности Мурманска. Из Архангельска в Мурманск был переведен траловый флот, который начал пополняться траулерами иностранной постройки.

В 1927 г. Мурманская губерния была реорганизована в Мурманский округ Ленинградской области. Эта перемена способствовала значительному притоку средств и квалифицированных специалистов на развитие Кольского края, совпав с начавшейся индустриализацией на Мурмане. В ходе преобразований значительно обновилась техническая база морской промышленности. В 1930-е годы в постоянно действующую транспортную магистраль превратился Северный морской путь (СМП). Особенно активно эта задача стала решаться после того, как в декабре 1932 г. было создано Главное управление СМП («Главсевморпуть») во главе с академиком О.Ю. Шмидтом. Мурманск стал крайней западной базой освоения Арктики: именно отсюда в августе 1933 г. в поход ушел ледокольный пароход «Челюскин».

Индустриализация оказала свое влияние и на центральные районы полуострова, где благодаря достижениям геологической науки были открыты новые месторождения полезных ископаемых в Хибинских и Ловозерских тундрах, в Мончетундре. На основе разведанных запасов формировались новые отрасли промышленности и строились предприятия. В 1930 г. первую руду добыл Хибиногорский рудник. Впоследствии для нужд рудника и расположенного рядом с ним города Хибиногорска были построены первые в области гидроэлектростанции (каскад Нива-1). В 1935 году рядом с поселением Монча-Губа началось строительство комбината «Североникель». После запуска комбината население посёлка стало стремительно увеличиваться, и в 1937 г. ему был присвоен статус города под названием Мончегорск.

Природные ресурсы Кольского полуострова обеспечили пристальное внимание к нему Центра, что позволило привлечь значительные трудовые ресурсы на малообжитой и малопригодный для жизни Крайний Север. Эта проблема решалась зачастую не путем установления материальных льгот для желающих работать на Крайнем Севере, а путем принудительной отправки заключенных и раскулаченных крестьян из южных районов страны. Именно они составили большинство населения Хибиногорска, Нивастроя, совхоза «Индустрия» и ряда других. Даже среди переселившихся добровольно значительную часть составляли те, кто переселялся на Север вынужденно: многие крестьянские семьи уезжали из своих деревень на Север, опасаясь репрессий коллективизации. Приезжали также завербованные в средней полосе рабочие (из Вологодской, Псковской, Пензенской, Владимирской и других областей) и специалисты (по разнарядке или добровольно) из Ленинграда, Москвы, Архангельска и др. Вокруг промышленных предприятий возникали рабочие поселки и города.

Вслед за индустриализацией была проведена коллективизация рыболовецких и оленеводческих хозяйств Кольского Севера. Коллективизация заметно изменила жизнь поморов и мурманских колонистов: увеличились объемы промысла (если в 1930 г. вылавливалось 63 тыс. ц, то в 1932 г. – 164 тыс. ц), в селах и становищах появились клубы, библиотеки, школы, больницы. В быт рыбаков вошли электричество, радио, газ и книги. Колхозное строительство в тундровых районах, как и на побережье, проходило административно-командными методами. При этом наряду с оленеводством в селах стали заниматься рыболовством, земледелием, разводить овец и свиней. Менялся быт оленеводов, переходивших на оседлый образ жизни. Появились целые колхозные поселки. Оленеводы стали получать зарплату и деньгами, и натуральными продуктами.

В целях изучения ресурсной базы Кольского полуострова и омывающих его морей на Мурмане была создана сеть стационарных научных учреждений, в том числе Полярное отделение Всесоюзного института растениеводства, Кольская база Академии наук СССР, Полярный научно-исследовательский институт морского рыбного хозяйства и океанографии. Общий валовый продукт вырос с 2,4 млн руб. в 1920 г. до 361 млн руб. в 1939 г. Увеличивалась и численность населения области: если в 1914 году на территории всего Кольского полуострова проживало 13 тыс. чел., то в 1930 году в одном только Мурманске было 20 тыс. жителей, а в 1935 г. – свыше 100 тыс. чел.

Таким образом, в результате индустриализации, коллективизации и культурных преобразований к концу 1930-х гг. на Кольском полуострове выросла мощная тяжелая промышленность, был реконструирован морской и железнодорожный транспорт, создана надежная энергетическая база. Превращение Кольского Севера в экономически развитый район страны стало предпосылкой смены его административного статуса, в 1938 г. он был преобразован в самостоятельный регион – Мурманскую область (из Мурманского округа и Кандалакшского района Карельской АССР).

Росло значение Кольского Севера и с точки зрения обороноспособности страны. Советское руководство, осознавая неизбежность надвигающейся войны, попыталось извлечь уроки из Первой мировой войны, в которой проявилась значительная геополитическая роль Европейского Севера. Все это заставило власти заняться милитаризацией края. В 1933 г. на Мурмане была сформирована Северная военная флотилия (с 1937 г. – Северный флот), выбор места базирования которой осуществил лично И.В. Сталин.

Началось укрепление и сухопутных границ Мурманской области, с чем, в частности, была связана проведенная летом 1940 г. по приказу наркома внутренних дел Л.П. Берии массовая депортация так называемых «инонационалов» (в особенности финнов и норвежцев, а также других представителей зарубежных, прежде всего, европейских народов), считавшихся «политически неблагонадежным элементом»[31].

Организация военных структур на Кольском полуострове обеспечила тесное взаимодействие с ними органов гражданской власти, весьма успешно проявившееся впоследствии в годы Великой Отечественной войны.

---

[31] *Шашков В.Я.* Репрессии против финнов и других спецпереселенцев // Наука и бизнес на Мурмане: науч.-практ. журн. – (История и право; Т. 13) № 3(36). – Мурманск, 2003. С. 46–53.

В 1940 г. после окончания Советско-финляндской войны 1939–1940 гг. в состав Мурманской области вошли отошедшие к Советскому Союзу западная часть полуостровов Рыбачьего и Среднего.

Захвату Кольского полуострова в 1941 г. Германией уделялось особое внимание в связи со стратегически выгодным расположением региона. Немецкое командование планировало захватить Мурманск и Кировскую железную дорогу. Для этого германские и финляндские войска наносили удар по трём направлениям: Мурманск, Кандалакша и Лоухи.

29 июня 1941 г. германские и финляндские войска начали наступление, нанося главный удар на мурманском направлении и второстепенные – на кандалакшском и лоухском направлениях. На кандалакшском и лоухском направлениях советские войска остановили продвижение немецко-финских войск, пытающихся выйти к железной дороге, и они были вынуждены перейти к обороне.

Военные действия возобновились 8 сентября 1941 г. Командование армии «Норвегия» в соответствии с приказом ставки вермахта перенесло главный удар на мурманское направление. Но и здесь наступление усиленного немецкого горнострелкового корпуса провалилось. Северная группа немцев, наступавшая на Полярный, за 9 дней смогла продвинуться всего на 4 км. Южной группе при поддержке авиации удалось к 15 сентября перерезать дорогу Титовка – Мурманск и создать угрозу выхода в район Мурманска. Однако 14-я армия частью своих сил при поддержке авиации и артиллерии Северного флота 17 сентября нанесла контрудар и разгромила 3-ю горно-егерскую дивизию, отбросив её остатки за реку Западная Лица. После этого германское командование прекратило наступление на Мурманск. В ходе этих боев защитникам Заполярья удалось отстоять основную часть Кольского края, обеспечив свободу действий Северного флота в Баренцевом море, плавание кораблей по Северному морскому пути, возможность морского пути для северных конвоев и функционирование Кировской железной дороги.

Весной 1942 г. обе стороны готовили наступательные действия: немцы – с целью захватить Мурманск, советские войска – с целью отбросить противника за линию границы. Первыми перешли в наступление советские войска. В ходе весенней Мурманской операции 1942 г. и морского десанта в губе Большая Западная Лица добиться решительного успеха не удалось. Но запланированное немецкое наступление было сорвано, и на фронте в Заполярье масштабных операций больше не проводилось до октября 1944 года.

7 октября 1944 г. советские войска перешли в наступление, нанося главный удар из района озера Чапр по правому флангу 19-го немецкого корпуса

в направлении на Луостари – Петсамо. Преследуя отступающие немецкие войска 14-я армия при поддержке сил флота выбила противника с советской территории, пересекла финскую границу и начала захват Петсамо. 22 октября советские войска пересекли норвежскую границу и 25 октября освободили норвежский город Киркенес. К 1 ноября боевые действия в Заполярье закончились, район Петсамо был полностью освобожден советскими войсками.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 декабря 1944 г. была учреждена медаль «За оборону Советского Заполярья», которой было награждено 24000 жителей области. Около ста пятидесяти участников боёв стали Героями Советского Союза. Трое – лётчик Сафонов, катерник Шабалин и разведчик Леонов – удостоены этого звания дважды. Позже, 6 мая 1985 г., за героические действия в ходе войны Мурманску был присвоен статус город-герой[32].

Главной целью первых послевоенных лет в Мурманской области было восстановление разрушенного войной хозяйства и достижение уровня довоенного производства. Эта работа началась еще в ходе войны, однако только с 1945 года она приобрела приоритетный характер. Несмотря на серьёзные разрушения, в частности, Мурманск был разрушен почти полностью, уже к 1948 году уровень экономики в регионе вышел на довоенные показатели, а к 1952 году довоенного уровня достиг объём жилой площади в столице области.

В 1950 г. был основан поселок Ревда, в связи с началом добычи и переработки лопаритовой руды. В 1951 г. рабочий посёлок Ваенга, расположенный в 25 километрах к востоку от Мурманска на берегу Кольского залива, получил статус города и новое название – Североморск.

В 1957 г. посёлок Оленье преобразован в город Оленегорск, в 1965 г. статус города получил посёлок Ковдор, а в 1966 г. – Апатиты. В период с 1955 по 1965 год запущен целый ряд предприятий: Оленегорский и Ковдорский горно-обогатительные комбинаты, Кировская гидроэлектростанция и Апатито-нефелиновая обогатительная фабрика в Апатитах. 18 мая 1969 г. началось строительство Кольской атомной электростанции, 29 июня 1973 г. начата её эксплуатация. В то же время Центр фактически отказался от дальнейшей широкомасштабной разработки внутренних районов Кольского полуострова. При этом получило развитие рыболовство в водах Мирового океана, развивалось сельское хозяйство. К 1980 г. в области насчитывалось 19 совхозов, среди них «Тулома», «Арктика», «Полярная звезда» и зверосовхоз «Кольский», 7 колхозов, 25 подсобных хозяйств, птицефабрики и «Мурманский тепличный комбинат».

---

[32] *Киселев А.А.* Мурманск – город-герой. – М.: Воениздат, 1988.

По состоянию на конец 1970-х гг. Мурманская область занимала второе в северо-западном регионе место по объёму валовой промышленной продукции. В то же время как в новых, так и в традиционных сферах экономики области был очевиден сырьевой характер развития региона. Истощение запасов сырья, потребовавшее более совершенной, а потому и более дорогостоящей техники для его извлечения, привело к удорожанию производимой продукции, оказавшейся недостаточно конкурентоспособной на рынке. Обязательства, взятые по социальным программам, еще более осложняли положение. Все это привело к заметному ухудшению положения населения, выразившемуся в возросшем дефиците промышленных товаров, перебоях с продовольствием, вынужденном введении нормированного снабжения продуктами питания. Что стало особенно заметным в Мурманской области в годы «перестройки».

Руководство области оказалось не готовым к решению проблем. В 1988 г. ушел на пенсию 1-й секретарь обкома КПСС В.Н. Птицын, проработавший на этой должности 18 лет. Мурманская область, как и остальные регионы страны, переживала тяжёлые времена. Развал Советского Союза и последующая гиперинфляция вызвали экономический кризис. Количество рыболовных судов в одной только столице области снизилось с более 400 рыболовных судов в 1989 году до 290 в 1997 году. Резко сократился грузооборот портов. По всей области замерли строительные комплексы, появилась безработица.

Кроме того, в самом начале 1990-х гг. произошёл массовый отток населения из области. Основными причинами отъезда населения были резкое ухудшение экономической ситуации, а также большая социальная мобильность относительно молодого населения Мурманской области. Так к 2002 году число жителей города Мурманска сократилось на 150 тысяч по сравнению с 1989 г., то есть почти на треть. По данным Всероссийской переписи 2010 г. число мурманчан еще сократилось до 307,3 тысячи человек. Численность населения Мурманской области также снизилась с 1146 тыс. чел. (1989 г.) до 795 тыс. чел. (2010 г.) по данным переписей.

В современной Мурманской области приоритетными отраслями являются рыбная, горнодобывающая, химическая промышленность и цветная металлургия. В последние годы стал набирать силу экологический туризм, в основном это иностранные туристы, желающие пожить в местах, где «не ступала» нога человека.

Таким образом, в XX веке из малолюдного окраинного региона, не имевшего промышленности, Мурманская область превратилась в один из значительнейших и важнейших индустриальных центров страны. Кольский край и

базирующийся на его территории Северный флот обеспечивают решение оборонно-стратегических задач, стоящих перед современной Россией.

В то же время в последние десятилетия развитие Мурманской области имело скорее отрицательную динамику. Особенно это стало заметным в XXI в., когда край стал заметно отставать по сравнению с остальной страной. Основная надежда властей Мурманской области на освоение нефтегазовых богатств арктического шельфа пока себя не оправдала.

Рис. 1. Город Мурманск

В.Н. Прямицын
Начальник группы – начальник смены отдела прогнозов погоды
Главного гидрометеорологического центра
Министерства обороны РФ,
кандидат военных наук, капитан-лейтенант
(г. Москва)

Климат Севера

Когда известный шведский естествоиспытатель Карл Линней впервые путешествовал по Лапландии, он сказал: *«Если бы не комары, это место могло бы называться раем на Земле»*. Многие из тех, кто приходил в эти места позже, невольно повторяли слова Линнея. Кольское Заполярье – это удивительное разнообразие ландшафтов, неисчерпаемое богатство недр, суровая красота камней и утесов, пестрые покрывала мхов, искрящийся снег и, конечно же, полярные сияния. Однако, не меньшее распространение получило и иное представление о Русском Севере. Как нельзя более точно его сформулировал этнограф Николай Харузин, посетивший Кольский полуостров в 1887 году. Он писал: *«Большую часть года Лапландия покрыта снегом, реки замерзают, солнце с осени еле-еле появляется на горизонте, и обреченные на продолжительное сиденье в темноте жители влачат однообразные дни, с нетерпением ожидая короткого лета… Все, кажется, соединяется, чтобы нанести ущерб лопарю, все силы природы словно готовы разрушить и без того незавидную долю лопаря, словно хотят воспрепятствовать человеку проникнуть и обосноваться в этой стране мрачных духов»*[33].

Я, как человек, родившийся в Заполярье и проживший там четверть века, всецело поддерживаю первую точку зрения. Однако вполне понимаю, чем вызвано и второе мнение. Покрытие снегом, замерзание рек и освещенность солнцем, о которых говорит Николай Харузин, обусловлены суровым климатом Русского Севера. Под Русским Севером в представлениях конца XIX века следует понимать северную часть европейской территории России, занятую ныне Мурманской и Архангельской областями, и омываемую Баренцевым и Белым морями. Поддерживая разговор, начатый в третьей главе книги Владимира Семенковича, назовем сегодняшним Русским Севером Мурманскую область с омывающими ее морями и обсудим ее климат.

---

[33] *Александров Г., Зайцева И., Кобяков К., Лихачев В.* Природа и природные ресурсы Мурманской области. – Апатиты, 2005. С. 6–7.

Прежде чем говорить о климате того или иного региона, следует заострить внимание на самом понятии климата. Согласно Большой советской энциклопедии, климат – это многолетний режим погоды, свойственный той или иной местности на Земле и являющийся одной из ее географических характеристик. При этом под многолетним режимом понимается совокупность всех условий погоды в данной местности за период в несколько десятков лет. Аномально дождливое лето, слишком холодная зима, ранняя весна – все это не повод говорить об изменении климата, ведь по итогам года среднее значение того или иного гидрометеорологического элемента останется в пределах климатической нормы или близким от нее. Даже если какой-то год в итоге выдался чуть более влажным или ветреным, то ему «в противовес» обязательно наступит год чуть менее влажный или ветреный. Таким образом, климат региона – понятие весьма стабильное, в отличие от переменчивой погоды[34].

Климат того или иного региона формируется под влиянием таких характеристик, как географическая широта, рельеф местности, высота над уровнем моря, близость океанов. Классическая отечественная климатология делит каждое полушарие на четыре климатических пояса (зоны): экваториальный, тропический, умеренный и полярный. На стыке основных поясов находятся переходные: субэкваториальный, субтропический и субполярный. В каждом из указанных климатических поясов возможна дальнейшая сложная детализация типа погоды, но мы остановимся на том, что он подразделяется на морской и континентальный[35].

На формирование климата Русского Севера решающее влияние оказывает его расположение за Полярным кругом. Широта столицы Кольского Заполярья – Мурманска – 69° с.ш. Широта мыса Желания, являющегося самой северной точкой рассматриваемого нами района, и того больше – 77° с.ш. Климат района изменяется с северо-востока на юго-запад от арктического (большая часть акватории Баренцева моря, горло Белого моря) до субарктического (бассейн Белого моря, запад Баренцева моря, Кольский полуостров)[36].

---

[34] Оценочный доклад об изменениях климата и их последствиях по территории Российской Федерации. – М.: Росгидромет, 2008. Т. 2. С. 6.

[35] *Хромов С.П.* Метеорология и климатология для географических факультетов. – Л.: Гидрометиздат, 1986.

[36] Лоция Баренцева моря. Часть II. От реки Ворьема до пролива Карские ворота и западные берега островов Новая Земля. – СПб.: ГУНиО МО РФ, 1995.

Тип погоды Русского Севера также не однороден. С севера на юг он изменяется от морского к континентальному.

Важнейшей характеристикой климата является солнечная освещенность. Как известно, ось Земли направлена под некоторым углом к плоскости ее вращения вокруг Солнца. Из-за этого разным участкам поверхности нашей планеты достается разное количество солнечного света. В областях, расположенных ближе к северу, осенью и зимой солнце появляется очень низко над горизонтом, а порой и вовсе не выглядывает. Такое явление прозвали полярной ночью. Самая короткая полярная ночь наблюдается на широте северного Полярного круга и длится не более двух суток. Ее продолжительность возрастает по мере продвижения на север, и в районе Северного полюса составляет почти полгода. На широте Мурманска беспросветная тьма ежегодно наблюдается со 2 декабря по 11 января. До этого день постепенно убывает, а после этого постепенно удлиняется. Время накануне и после полярной ночи – это «рассвет, переходящий в закат», так что, в общей сложности жителям северных широт приходится жить в темноте или при тусклом естественном освещении несколько месяцев.

Рис. 1. Полярная ночь

Закон сохранения гласит, что если в одном месте убыло, то в другом обязательно должно прибыть. В противоположность зиме с ее полярной ночью, летом в Заполярье наблюдается полярный день. Подобно полярной ночи, его продолжительность возрастает от северного Полярного круга до Северного полю-

са. На широте Мурманска солнечный диск не опускается за горизонт с 22 мая по 22 июля[37].

Температура воздуха на Кольском Севере – разговор отдельный. Если освещенность Кольского полуострова одинакова с освещенностью других регионов, расположенных на той же широте, то здешний температурный режим уникален. Баренцево море и побережье Кольского полуострова отличаются достаточно высокими зимними температурами. В самые холодные месяцы – январь и февраль, температура в открытом море составляет: –4…–6°С, а на побережье: –6…–9°С. Сильные морозы здесь редки, а порой бывают и зимние оттепели. Впрочем, ситуация меняется при удалении от моря вглубь материка. Бывает, что на берегу Баренцева моря температура воздуха –2°С, а в какой-то сотне километров на юг наблюдаются все 15°С мороза. В отличие от сибирской зимы с трескучими морозами и нормальной продолжительностью, зима в Заполярье не холодная, но очень долгая. Она длится с конца октября до начала мая. Среди мурманских моряков популярна песня с такими словами: «Здесь у нас на севере всегда благодать: двенадцать месяцев – зима, остальное – лето». Кстати о лете. Средняя температура самого теплого месяца – июля колеблется от +10°С до +14°С. Чем дальше на восток и на север, тем температура становится ближе к нормальным для своей широты значениям. На побережье Новой Земли, к примеру, в любой из летних месяцев можно наблюдать заморозки. Абсолютный минимум температуры района находится здесь же. На Мысе Желания однажды была зарегистрирована температура –49°С[38].

Часто в беседах о Кольском полуострове и прилегающих морях можно услышать, что их климат мягкий. Мягкость климата определяется не только температурой, но и влажностью. Влажность тут достаточно велика. Она возрастает с юго-запада на северо-восток и изменяется от 75% в Мурманске, до 90% и более на Мысе Желания. При такой влажности небольшой мороз около –10°С воспринимается достаточно тяжело. Так что не стоит сравнивать «сухие» –50°С в Сибири и «влажные» –10°С в Заполярье. Лучшее подтверждение этих слов – огромные сосульки, образующиеся на усах кольских моряков.

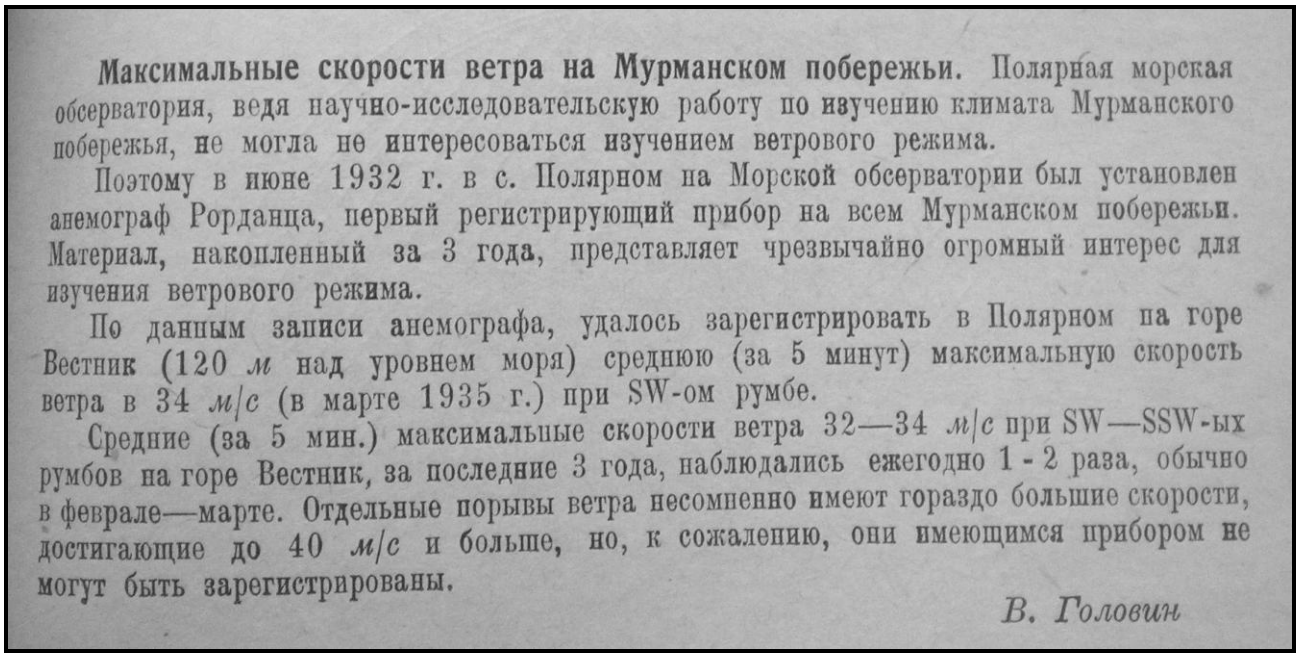
Наряду с полярной ночью и мягкой зимой, визитной карточкой климата Русского Севера являются и сильные ветра. В Мурманской области и Баренце-

---

[37] Атлас океанов. Северный Ледовитый океан. – Л.: ГУНиО МО СССР, 1980.

[38] Оценочный доклад по изменениям климата и их последствиям по территории Российской Федерации. – М.: Росгидромет, 2008.

вом море ветра носят преимущественно муссонный характер. Благодаря этому, зимой тут преобладают южные и юго-западные направления, а летом – северные и северо-восточные направления ветра. Штили на Севере редки, а вот среднее количество дней в году со скоростью ветра более 15 м/с просто потрясает. Столь ветреная погода наблюдается от 70 до 110 дней в году, а кое-где и все 185. Город Островной, расположенный на побережье Баренцева моря, за необычайно ветреную погоду даже получил от своих жителей прозвище «город летающих собак». Стоит вспомнить и о знаменитой Новоземельской боре. Это местный ветер, наблюдаемый с октября по март у берегов Новой Земли. Этот ветер может длиться несколько суток и достигать силы 60–80 м/с. Спасением для кораблей при боре является открытое море, где она через каких-то 20–30 миль теряет свою силу[39].



Максимальные скорости ветра на Мурманском побережьи. Полярная морская обсерватория, ведя научно-исследовательскую работу по изучению климата Мурманского побережья, не могла не интересоваться изучением ветрового режима.

Поэтому в июне 1932 г. в с. Полярном на Морской обсерватории был установлен анемограф Рорданца, первый регистрирующий прибор на всем Мурманском побережьи. Материал, накопленный за 3 года, представляет чрезвычайно огромный интерес для изучения ветрового режима.

По данным записи анемографа, удалось зарегистрировать в Полярном на горе Вестник (120 *м* над уровнем моря) среднюю (за 5 минут) максимальную скорость ветра в 34 *м/с* (в марте 1935 г.) при SW-ом румбе.

Средние (за 5 мин.) максимальные скорости ветра 32—34 *м/с* при SW—SSW-ых румбов на горе Вестник, за последние 3 года, наблюдались ежегодно 1 - 2 раза, обычно в феврале—марте. Отдельные порывы ветра несомненно имеют гораздо большие скорости, достигающие до 40 *м/с* и больше, но, к сожалению, они имеющимся прибором не могут быть зарегистрированы.

В. Головин

Рис. 2. Максимальные скорости ветра на Мурманском побережье

Подобно тому, как Британские острова издревле называют «Туманным Альбионом», наше Кольское Заполярье следовало бы называть, к примеру, «Облачным Севером». В течение всего года тут преобладает плотная облачность 7–9 баллов. Пасмурное небо отмечается в 60–80% случаев, то есть, порядка 250 дней в году небо над головами северян затянуто облаками[40]. Отсюда и частые осадки. Летом это дожди, зимой – снег. Нередко случаются снежные

[39] *Прох Л.З.* Словарь ветров. – Л.: Гидрометеоиздат, 1983.
[40] Лоция Баренцева моря. Часть II. От реки Ворьема до пролива Карские ворота и западные берега островов Новая Земля. – СПб.: ГУНиО МО РФ, 1995.

заряды, при которых полная облачность и сильный снегопад чередуются с практически ясным небом. За зиму выпадает значительное количество снега, который полностью тает лишь в мае. Большое количество снега и частые ветра обусловливают значительную повторяемость метелей. На севере Кольского полуострова и, тем более на Новой Земле, можно встретить снежники. Это скопления снега в складках местности, которые не тают весь год. Где еще представится возможность в июле во втором часу ночи при ярком солнце поиграть в снежки?

Еще одна особенность климата делает Кольский Север местом паломничества фотографов и ценителей прекрасного. Речь идет о полярных сияниях. Дело в том, что Мурманская область находится вблизи магнитного полюса Земли, благодаря чему красочные всполохи здесь можно наблюдать с начала сентября до середины апреля. Обычно сияние длится 15 часов и более. Единственным препятствием для его созерцания могут стать облака. Люди описывают увиденное по-разному. Предоставим слово известному советскому натуралисту Олегу Измайловичу Семенову-Тян-Шанскому: *«Сначала над северным горизонтом появляется белая дуга; постепенно она поднимается все выше, отделяясь от горизонта темным сегментом. Пока она поднимается к зениту, над севером появляется новая светящаяся дуга, приближаясь к зениту следом за первой. Первая, тем временем, переходит на южную половину небосвода, потом возникает третья… Наступает момент, и дуги распадаются на вертикальные лучи, принимая форму занавесей, протянувшихся через небосвод с запада на восток в несколько рядов. Занавеси колышутся, точно ими играет ветер, и кажутся сотканными из параллельных световых лучей, верхние концы которых теряются в вышине. Сияние то меркнет, то вспыхивает вновь ярким зеленовато-белым пламенем, а лучи пульсируют в быстром темпе, точно пляшут. Иногда сияние образует кольцо с центром в зените. Эта форма сияния называется короной. Порой сияние бывает пурпурного, реже золотисто-желтого цвета. Формы северного сияния настолько прозрачны, что ночью сквозь них отчетливо видны звезды».* Яркость сияний различна. Самые слабые сопоставимы по яркости с Млечным путем, а самые интенсивные – способны затмить Луну[41].

---

[41] *Александров Г., Зайцева И., Кобяков К., Лихачев В.* Природа и природные ресурсы Мурманской области. – Апатиты, 2005. С. 22.

Рис. 3. Полярное сияние

Вообще, Кольский Север, расположенный в столь высоких широтах, является замечательным местом для наблюдения редких метеорологических явлений, особенно в разделе оптики атмосферы. На Кольском полуострове, в Белом и Баренцевом море можно увидеть вертикальные столбы от закатного солнца, солнечные и лунные гало[42], поднимающие горизонт миражи, сложные рефракции.

Так, что же делает климат Кольского Севера отличным от других районов, расположенных в тех же широтах? Район находится на стыке Европейского континента и Северного Ледовитого океана, но решающую роль при формировании его климата играет близость теплых вод Атлантики. Поставкой теплой воды из центральных районов Атлантики к берегам Русского Севера занимается целая сеть теплых морских течений, родоначальником которой служит могучий Гольфстрим. Собственно, сам Гольфстрим, берущий начало в Мексиканском заливе, в центре Северной Атлантики делится на три самостоятельные ветви. Одна из них, под названием Северно-Атлантическое течение, устремляется к берегам Норвегии и там тоже делится. Далее теплая вода движется в качестве Норвежского течения. Очередное ответвление – Нордкапское течение продолжает нести теплую воду дальше на северо-восток, пока и оно не делится не ветви. Вдоль берегов Мурмана течет уже «праправнук Гольфстрима» – Мурманское прибрежное течение, а берега Новой Земли омывает его ответвление – Новоземельское течение, являющееся Гольфстриму

[42] Гало – оптический феномен, светящееся кольцо вокруг объекта – источника света.

«прапраправнуком»[43]. Сложная схема показывает нам, что Гольфстрим заканчивает свою жизнь за тысячи миль от Русского Севера, однако, не ошибутся те, кто назовет его главным фактором, влияющим на формирование климата Кольского полуострова и Баренцева моря. Именно Гольфстрим, доносящий через своих последователей теплые воды к Мурманскому берегу, обусловливает здесь преобладание относительно высокой температуры воздуха, плотной облачности, высокой влажности, значительного количества осадков.

Гольфстрим влияет в первую очередь на гидрологические характеристики. Подобно температуре воздуха, температура воды в Баренцевом море значительно выше, чем в других морях Арктики, расположенных в тех же широтах к востоку. Конечно, это не Сочи. Летом температура в Баренцевом море колеблется от +1°С до +9°С. В редкие года местами температура воды может прогреваться до +12°С. Ее значение снижается с юго-запада, где зимой она может составлять до +5°С, на северо-восток, где в зимние месяцы наблюдаются ее отрицательные значения[44].

Такое распределение температуры воды красноречиво говорит о ледовом режиме Баренцева моря. Лед здесь появляется в октябре–ноябре, а наибольшего распространения достигает в апреле, когда его кромка занимает самое южное положение. Взгляните на карту: граница максимального распространения льда проходит с запада на восток между 74 и 75 параллелью, а у меридиана 47° в.д. она поворачивает на юг и направляется к мысу Святой Нос. Это значит, что юго-западная часть Баренцева моря круглогодично свободна ото льда.

Казалось бы, плавай круглый год, однако, остался в гидрологическом очерке Баренцева моря еще один важный пункт – волнение. Волнение зависит от скорости и направления ветра, от глубины места, от близости берегов и кромки льда. Баренцево море с давних времен снискало среди моряков славу разрушительной стихии. Еще бы, ведь в течение года тут преобладают волны высотой 1–4 метра. С ноября по март интенсивность волнения усиливается. 30% этого периода в море можно наблюдать волны высотой 4–6 метров.

Зимой в Баренцевом море случаются шторма чудовищной силы, в которых волны могут превышать восьмиметровую высоту[45].

---

[43] Баренцево море. Т. 1. Вып. 1. – В кн. Гидрометеорология и гидрохимия морей СССР, 1990.
[44] Атлас океанов. Северный Ледовитый океан. – Л.: ГУНиО МО СССР, 1980.
[45] Лоция Баренцева моря. Часть II. От реки Ворьема до пролива Карские ворота и западные берега островов Новая Земля. – СПб.: ГУНиО МО РФ, 1995.

Рис. 4. Шторм

Теперь мы знаем, как формируется климат Русского Севера. Поняв, каким чудесным образом здесь сочетается каменный массив Кольского полуострова и водные просторы Баренцева моря, высокая географическая широта Заполярья и тепло Мексиканского залива, нам будет легче разобраться в особенностях рельефа и растительного мира. Кольский Север располагается на границе природных зон тундры и лесов умеренного пояса, поэтому значительная его часть покрыта переходной зоной – лесотундрой. На протяжении нескольких километров маршрута здесь можно встретить леса, болота и скалы, луга и реки с озерами. В центральной части Кольского полуострова располагаются горные массивы, а на северном побережье – фиорды, вдающиеся глубоко в континент. Вот как писал об этом известный географ Вениамин Петрович Семенов-Тян-Шанский: «*Органическая жизнь наиболее полно проявляется только в местах взаимного соприкосновения трех оболочек нашей планеты. Из этого следует, что чем полнее будет соприкосновение на каждой квадратной единице пространства, тем это благоприятнее для совершенства органической жизни; то есть, чем изрезаннее береговой рельеф (соприкосновение суши с водой) и чем сложнее орография (соприкосновение суши с воздухом), тем больше разнообразие в проявлении органической жизни. С другой стороны, продолжительный в течении значительной части года абсентизм* (отсутствие – прим.

авт.) *источников, заимствованных от солнца – тепла и света не благоприятствует развитию органической жизни*[46].

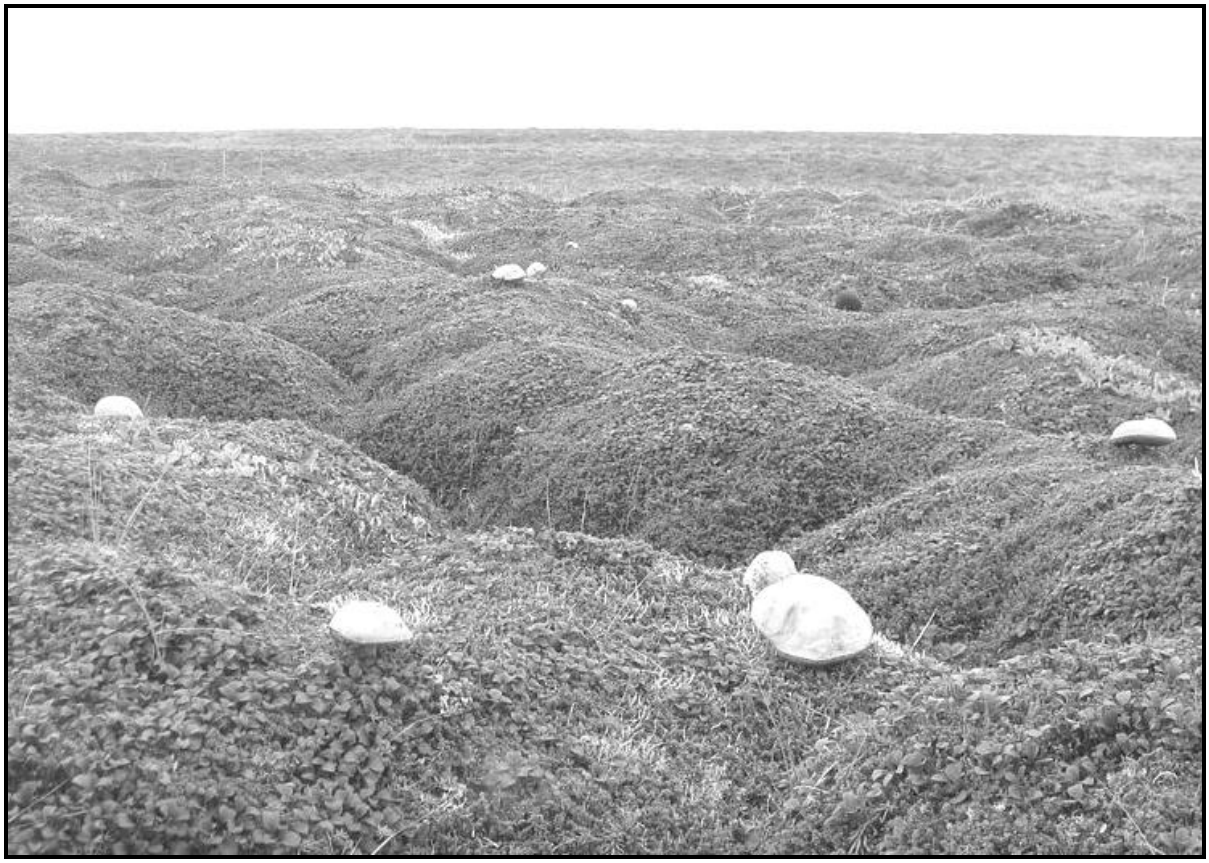


Рис. 5. Тундра

Такой вот парадокс. На Русском Севере, по авторитетному мнению профессора, факторы, благоприятствующие биологическому разнообразию, удивительным образом сочетаются с факторами, препятствующими буйству органической жизни. С юго-запада на северо-восток Кольского Заполярья строевой красавец-лес сменяется кустарниками и переходит в каменную пустыню тундры. Природная зона тундр окаймляет полуостров с севера и востока. По мнению ученых деревья здесь не растут из-за короткого вегетационного периода, не превышающего двух месяцев, а также сильных ветров. Кто здесь чувствует себя уютно, так это грибы и мхи.

Суровый климат Заполярья объясняет некоторые особенности животного мира. К примеру, белый медведь, изредка заходящий на материк с полярных льдов – самый крупный из всех видов медведей. Полярные или тундровые вол-

[46] *Семенов-Тян-Шанский В.П.* О могущественном территориальном владении применительно к России. Известия императорского Русского географического общества. Том. LI. – СПб., 1915. С. 429.

ки крупнее своих лесных сородичей. Причина проста – животные с большей массой тела лучше переносят холода. Моржи и тюлени спасаются от холода с помощью толстого слоя жира. Олени и росомахи на зиму обрастают густой шерстью. Куропатки зимой меняют коричнево-серое оперение на белый защитный цвет. Многие виды впадают в зимнюю спячку[47].

С температурным режимом связано понятие о вечной мерзлоте. Так называют слои почвы, не оттаивающие в течение годового цикла. Вопреки ошибочному мнению, Кольский полуостров не покрыт слоем вечной мерзлоты целиком. Она здесь носит эпизодический характер. Климатологи относят юг Кольского полуострова к зоне сезонного промерзания, а север – к зоне с островным распределением многолетнемерзлых грунтов. Это значит, что на юге Кольского Заполярья грунт летом оттаивает, а на севере 50% грунта находится в замерзшем состоянии круглый год. Зато восток Архангельской области, включая архипелаг Новая Земля, являются районами с устойчивой вечной мерзлотой, где она занимает не менее 90% площади[48].

Известно ли читателю, что температура поверхности Марса составляет в среднем –50ºС, а давление у его поверхности в 160 раз меньше земного. Нас это совершенно не тревожит, ведь мы не живем на этой планете и не ведем там хозяйственную деятельность. Климат потому нас так интересует, что нам приходится ежедневно испытывать на себе его преимущества и недостатки. Климатическая наука, несмотря на кажущуюся фундаментальность, является в высокой степени прикладной, ведь климат оказывает влияние на многие аспекты человеческой деятельности, а некоторые из них он непосредственно обусловливает. Со времен прихода на Кольский полуостров первых людей климат оказывал влияние на все стороны их жизни. Его влияние не сложно разглядеть в особенностях расселения, экономической, культурной жизни, и даже характера людей, в разные годы живших здесь.

Посмотрите на внешность традиционного жителя Кольского полуострова – саама. Его низкий рост, коренастость, узкий разрез глаз сформировались под влиянием сурового заполярного климата с его ветрами и метелями. Саам одет в одежду из оленьего меха, чтобы защитить тело от низких температур[49]. Климат

---

[47] *Чернов Ю.И.* Структура животного населения Субарктики. – М.: «Наука», 1978.
[48] Оценочный доклад об изменениях климата и их последствиях на территории Российской Федерации. – М.: Росгидромет, 2008. Т. 1. С. 16.
[49] *Харузин Н.Н.* Русские лопари. – М., 1890.

обусловливает и особый северный менталитет. Наверняка, каждому приходилось слышать про «нордический характер» и «северную закалку».

Рис. 6. Саамы

Особенности климата предопределили основные занятия коренного населения и переселенцев из центральных районов России. Для центральных районов Кольского полуострова, отличающихся равнинным рельефом и обилием мхов, основным видом хозяйственной деятельности стало оленеводство. Для побережья Кольского Севера, благодаря незамерзающему морю, основным родом деятельности стали морская торговля и рыболовство. Не просто складывались взаимоотношения человека со стихией в Русском Заполярье. С древних времен суровое Баренцево море требовало от выходивших в него людей смелости, отваги и высокой морской выучки. Но и эти качества не гарантировали смельчакам жизнь. Не одну тысячу жизней пришлось принести морякам в жертву сильным ветрам, сокрушительным волнам, холодным водам и коварным льдам. Вот вам красноречивый факт. В год выхода книги Владимира Семенковича при Петербургском отделении Общества для содействия русскому

торговому мореходству была создана комиссия. На первом же заседании комиссии обсуждался вопрос о том, как помочь поморам восстановить рыболовецкое хозяйство после осеннего сезона. Дело в том, что в осенних штормах 1894 года погибло 25 поморских рыболовецких судов, причем некоторые из них ушли на дно вместе со всей командой[50].

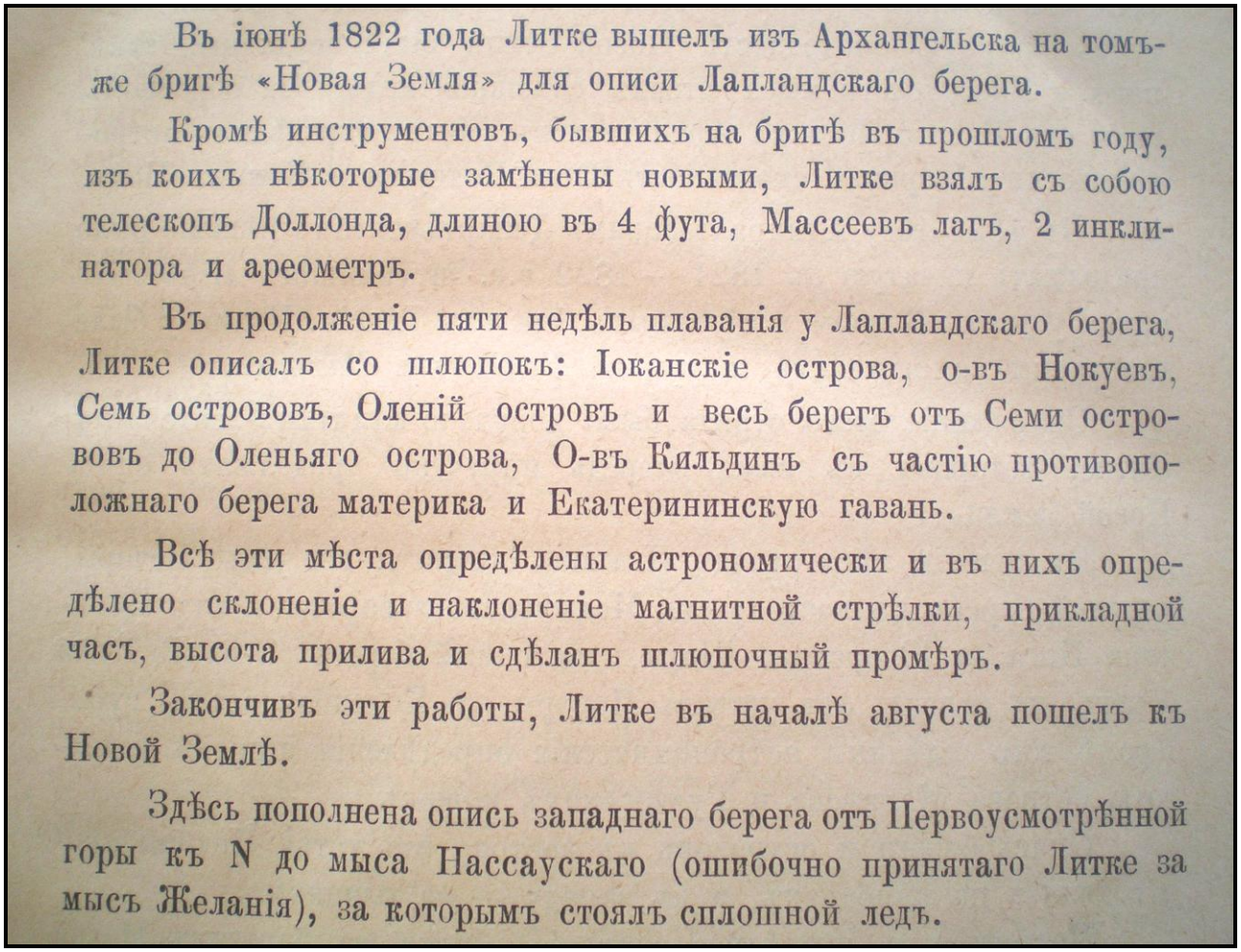
Несложно проследить влияние заполярного климата и на особенности расселения здесь людей. Коренные жители Кольского полуострова вели кочевой образ жизни, перемещаясь за стадами оленей. Первыми населенными пунктами региона стали рыбацкие становища. Пытаясь защитить свои суда и береговое хозяйство от сильных ветров и волн, люди предпочитали селиться в вершинах губ и заливов. Обратите внимание, где расположено одно из самых древних поселений Русского Севера – Кола. Придя в XVI веке в суровые северные края для того, чтобы рыбачить и вести торговлю со скандинавами, переселенцы из центральных районов России обосновались не на берегу своенравного моря, а в 50 километрах от него, в самой вершине фиорда[51]. Териберка, хоть и располагается на побережье, но скрыта от северных ветров и морского наката высоким мысом. Иоканьга спряталась за мысом Святой Нос и отгородилась от ветров и волн грядой островов. Отвечая насущным запросам обитателей, во всех этих пунктах со временем начиналось производство гидрометеорологических наблюдений.

Материалы по климату Кольского полуострова и Баренцева моря занимают не один десяток полок в специализированных библиотеках. Мы с вами рассмотрели климат Русского Севера лишь в первом приближении. Но, даже в таком объеме наши знания о северном климате несоизмеримо более широки и точны, чем те, которыми располагал в конце XIX века В.Н. Семенкович. В чем же причина? На момент написания им книги русские и иностранные ученые и мореплаватели успели собрать немало сведений о метеорологическом и гидрологическом режиме Заполярья. Значительный вклад в изучение Севера внесли С. Лошкин, Ф. Розмыслов, Ф. Литке, П. Пахтусов, К. Бэр, К. Посьет, А. Циволько, М. Рейнеке, А. Миддендорф, М. Ломоносов, Д. Менделеев, Ю. Шокальский. К сожалению, полученные в экспедициях сведения не были должным

---

[50] *Ципоруха М.И.* Моря Российской Арктики. – М.: Дрофа, 2008.
[51] *Сорокажердьев В.В.* Кольский острог – город Кола: страницы истории. 1517–2010. – Мурманск: Опимах, 2010. 152 с.

образом обобщены и систематизированы, а, следовательно, могли дать о климате лишь самые общие представления.



Въ іюнѣ 1822 года Литке вышелъ изъ Архангельска на томъже бригѣ «Новая Земля» для описи Лапландскаго берега.

Кромѣ инструментовъ, бывшихъ на бригѣ въ прошломъ году, изъ коихъ нѣкоторые замѣнены новыми, Литке взялъ съ собою телескопъ Доллонда, длиною въ 4 фута, Массеевъ лагъ, 2 инклинатора и ареометръ.

Въ продолженіе пяти недѣль плаванія у Лапландскаго берега, Литке описалъ со шлюпокъ: Іоканскіе острова, о-въ Нокуевъ, Семь островов, Оленій островъ и весь берегъ отъ Семи островов до Оленьяго острова, О-въ Кильдинъ съ частію противоположнаго берега материка и Екатерининскую гавань.

Всѣ эти мѣста опредѣлены астрономически и въ нихъ опредѣлено склоненіе и наклоненіе магнитной стрѣлки, прикладной часъ, высота прилива и сдѣланъ шлюпочный промѣръ.

Закончивъ эти работы, Литке въ началѣ августа пошелъ къ Новой Землѣ.

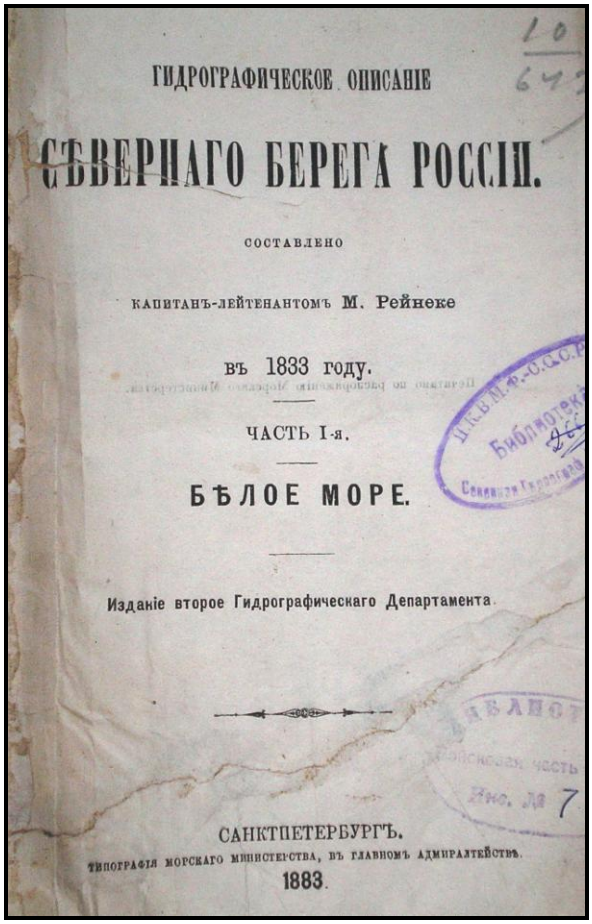
Здѣсь пополнена опись западнаго берега отъ Первоусмотрѣнной горы къ N до мыса Нассаускаго (ошибочно принятаго Литке за мысъ Желанія), за которымъ стоялъ сплошной ледъ.

Рис. 7. Исследования Ф.П. Литке

Первые попытки комплексного осмысленного широкомасштабного изучения Заполярья были предприняты в 1882–1883 годах, когда русские ученые приняли участие в работах по программе Первого Международного полярного года.

Кроме того, для изучения климата необходимы не только системные экспедиционные работы, но и десятки лет наблюдений в стационарных пунктах, ведущихся по единой методике. На момент написания книги Семенковича все это только зарождалось. Впервые гидрометеорологические наблюдения под началом Главной физической обсерватории по единым стандартам стали проводиться на Кольском Севере в Коле в 1876 году[52].

[52] *Шорохова Л.Я.* На пользу науке и отечеству. – Мурманск, 1997. С. 20, 36–37.


ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ ОПИСАНІЕ

СѢВЕРНАГО БЕРЕГА РОССІИ.

СОСТАВЛЕНО

КАПИТАНЪ-ЛЕЙТЕНАНТОМЪ М. Рейнеке

въ 1833 году.

ЧАСТЬ I-я.

БѢЛОЕ МОРЕ.

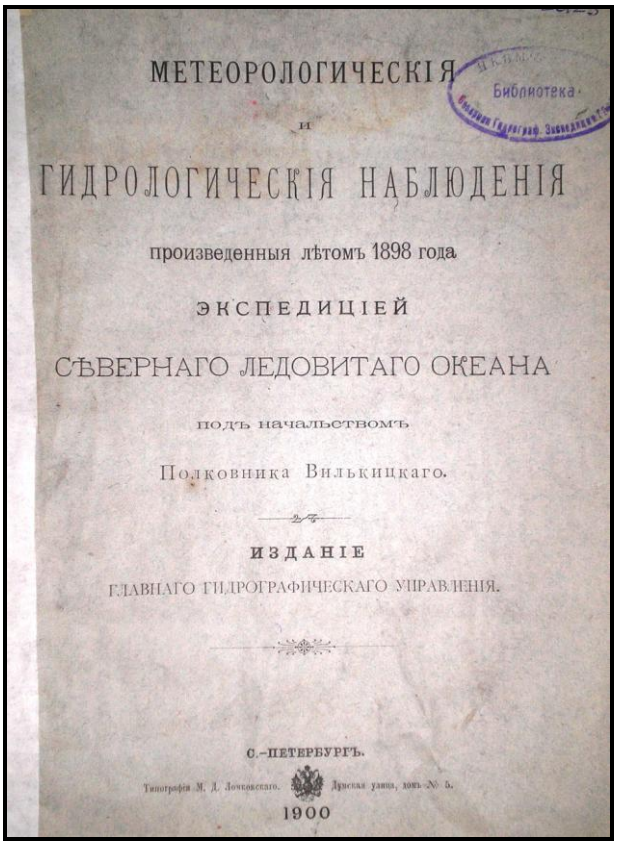
Изданіе второе Гидрографическаго Департамента.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ТИПОГРАФІЯ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА, ВЪ ГЛАВНОМЪ АДМИРАЛТЕЙСТВѢ.

1883.

Рис. 8. Гидрографическое описание М.Ф. Рейнеке


МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКІЯ

и

ГИДРОЛОГИЧЕСКІЯ НАБЛЮДЕНІЯ

произведенныя лѣтомъ 1898 года

ЭКСПЕДИЦІЕЙ

СѢВЕРНАГО ЛЕДОВИТАГО ОКЕАНА

подъ начальствомъ

Полковника Вилькицкаго.

ИЗДАНІЕ

ГЛАВНАГО ГИДРОГРАФИЧЕСКАГО УПРАВЛЕНІЯ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

1900

Рис. 9. Гидрологические наблюдения А.И. Вилькицкого

Давайте рассмотрим, что же происходило с климатом Заполярья в последующие десятилетия. На рубеже XIX и XX веков русская наука совершила в вопросе изучения северного климата решительный шаг вперед. В 1889 году Главная физическая обсерватория открыла гидрометеорологические наблюдения в Териберке. В 1899 году гидрометеорологическая станция открылась в порту Александровска. Вслед за ними на Кольском полуострове стали открываться все новые и новые гидрометеорологические станции. С каждым новым годом климатологи оперировали данными все более продолжительных наблюдений. Расширилась и экспедиционная работа. Значительное количество сведений о климате Русского Севера удалось собрать экспедициям В. Русанова, Г. Седова, А. Вилькицкого и многих других[53].

С климатическими аспектами тесно связана история возникновения крупнейшего в мире города, расположенного за Полярным кругом, – города

[53] *Белов М.И.* По следам полярных экспедиций. – Л.: Гидрометиздат, 1977.

Мурманска. С постройкой Мурманской железной дороги Россия, наконец-то, пробила путь к открытому океану. Для обеспечения нужд морской торговли возникла необходимость в создании крупного порта.

Выбор места для будущего строительства пал на плечи Отдела торговых портов, специалисты которого первым делом изучили климатические особенности района. Рассматривались три места: полуостров Рыбачий, Кильдинский пролив и юг Кольского залива. В конечном итоге самым благоприятным местом для будущей столицы признали именно южное колено Кольского залива. Эта акватория обладала достаточной шириной и удобными берегами, а также она в наибольшей степени была защищена от океанского волнения и ветров. Этот аргумент был настолько важен, что скомпенсировал даже тонкий лед, время от времени покрывающий зимой южное колено залива[54].

Страна Советов продолжила климатические исследования в Заполярье. В 1920 году возникла Северная научно-промысловая экспедиция, преобразованная в дальнейшем во Всесоюзный Арктический институт (впоследствии ААНИИ). В 1921 году был создан плавучий морской научный институт (впоследствии ПИНРО). В 1924 году была создана Северная гидрографическая экспедиция.

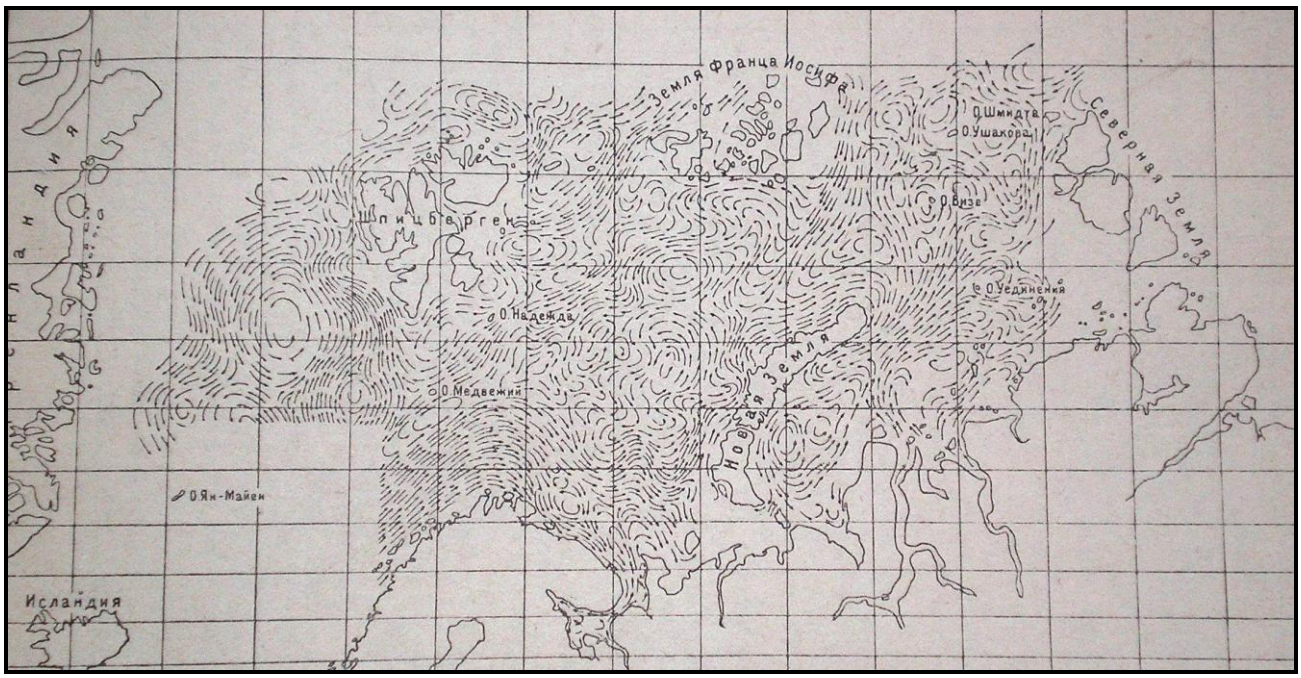


Рис. 10. Схема течений на поверхности Гренландского, Баренцева и Карского морей по материалам работ советских экспедиций за время с 1923 по 1935 гг.

[54] Будущий порт на Мурмане. Записки по гидрографии № XLII. Выпуск 2. 1920. С. 197.

Возвращаясь из каждого рейса суда «Г. Седов», «А. Сибиряков», «Челюскин», «Садко», «Мурман», «Таймыр», «Персей», «Н. Книпович» и многие другие предоставляли климатологам обширные материалы, позволявшие год за годом уточнять сведения о метеорологическом и гидрологическом режимах теперь уже советского Севера. В 1937 г. было положено начало климатическим наблюдениям в высоких широтах дрейфующими ледовыми станциями[55].

Изучение климата теперь велось в интересах не только фундаментальной науки, но в тесном соприкосновении с интересами обороны государства, рыбной отрасли и сельского хозяйства. Поморы и саамы, населявшие Кольский полуостров во времена Российской Империи, о сельском хозяйстве и не помышляли. Холодное лето, избыток влаги, медленное оттаивание почв, отсутствие пастбищ не способствовали работе на земле и животноводству. Однако, советская наука стала рассматривать северный климат в том числе и сквозь призму сельского хозяйства. Тем не менее, главной отраслью края, а значит и главным заказчиком работ климатологов, остался рыбный промысел. Переход от паруса к двигателю повысил безопасность мореплавания, но не позволил человеку покорить полярные моря. В 1924 году рыбакам Севера удалось выполнить производственный план всего на 6,7%! Причиной столь низкого улова стала штормовая погода. Из пяти советских судов, участвовавших в промысле, два погибли: «*Штормом, начавшимся 21 апреля, «Тюлень» был зажат во льдах и потерпел аварию 25 апреля близ Орловского маяка. Команда вышла на Орловский маяк. 25 апреля потерпел аварию «Песец», зажатый во льдах около Городецкого маяка. Команда спасена ледоколом «Сибиряков». Во время этого шторма погибло также 11 норвежских судов*»[56]. Не только безопасность мореплавания, но и уловы рыбаков теснейшим образом связаны с погодными условиями. Во время сильных штормов рыба отходит от берега, меняет глубину. Как бы ни совершенствовались суда и орудия лова, рыболовство все равно в высокой степени зависит от погоды и климата[57].

---

[55] Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт – центр российской полярной науки / Г.А. Баскаков и др. // Проблемы Арктики и Антарктики: Сб. ст.: (К 75-летию ААНИИ). – СПб., 1995. Вып. 70. С. 6–32.

[56] Государственный архив Мурманской области (далее – ГАМО). Ф. 132. Оп. 1. Д. 3. Л. 31–33.

[57] Развитие рыбной промышленности Мурманской области 1920–1985 гг. Сборник документов и материалов в 2-х томах. Том 1. 1920–1945 гг. – Мурманск: Книжное издательство, 1986. 304 с.

Доставалось от северного климата и военным морякам. В 30-х годах северный морской театр стал пополняться значительным количеством боевых кораблей, переведенных с других морей. Экипажи приступили к освоению новых для себя вод и изучению климатических особенностей района службы, однако завершать это обучение пришлось уже в состоянии войны с Финляндией. Метеорологическая обстановка в Баренцевом море в зиму 1939–1940 годов была очень сложной. Штормовая погода стояла в среднем в течение 18–19 суток в месяц, плохая видимость отмечалась в среднем по 20–22 суток, а низкая облачность в 10 баллов преобладала практически постоянно[58]. Несмотря на то, что в бою с кораблями противника силам Северного флота встречаться практически не довелось, потери в период войны были, и весьма ощутимые. Несение дозоров и разведки кораблями и лодками в Баренцевом море в условиях частых туманов и штормов зимой 1939–1940 года превратились в непрерывный бой с суровой заполярной погодой.

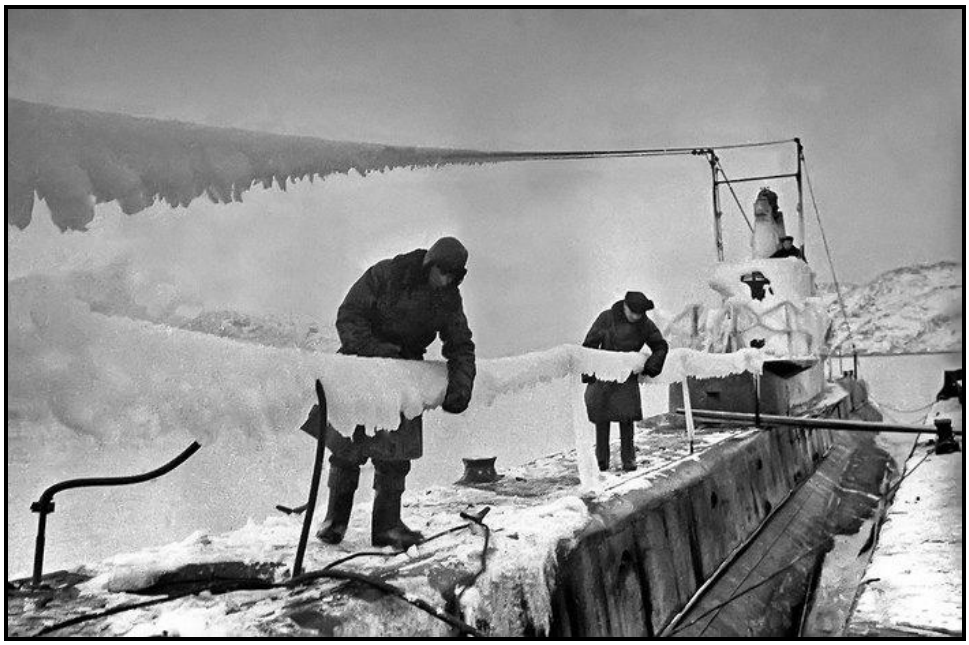


Рис. 11. Обледенение подводной лодки

Действия подводных лодок затруднялись морозами и частыми штормами. Корпуса обмерзали, лодки получали дополнительную положительную плавучесть, мешавшую срочному погружению. Под тяжестью льда рвались антенны, ломались леерные стойки. Обмерзала оптика перископов, рубочные люки и аварийные клапаны. Выходило из строя оружие – пушки превращались в ледя-

[58] Архив ГМС СФ. История ГМС СФ: Приложение к историческому журналу 402 ГМЦ. С. 9.

ные глыбы, у торпед замерзала вода в вырезах вертушек, застывала смазка. Лодки часто возвращались в базу с поврежденной надстройкой, поломанными волнорезами и другими повреждениями и ставились в ремонт, длившийся от пяти до десяти суток[59].

Особенно неблагоприятно складывалась метеорологическая обстановка с 20-х чисел декабря до конца января. 26 декабря во время шторма выбросило на берег в губе Оленья гидрографическое судно «Таймыр». В тот же день в базе Полярное сорвало со швартовов и нанесло на подводную лодку катер «Морской охотник», в результате чего катер получил пробоину. 30 декабря вследствие густого тумана сторожевой корабль «Град» сел на мель у мыса Ретинский. 26 января выбросило на камни в районе маяка Сеть-Наволок сторожевой корабль «Бриз», который впоследствии разломился и погиб со всем личным составом. Советско-финляндская война дала морякам-североморцам возможность в условиях суровой зимы с ее штормовыми погодами, сильными морозами, густыми туманами проверить материальную часть и выносливость личного состава. А, самое главное, флотскому руководству стало очевидно, насколько важно дальнейшее изучение и учет климатических особенностей театра[60].

Изучение климата Заполярья в довоенный период неразрывно связано с именами Р. Самойловича, О. Шмидта, П. Ширшова, И. Папанина, Е. Федорова, Я. Либина, Н. Книповича, Н. Зубова, Н. Матусевича, Вс. Березкина. Усилия этих талантливых ученых, а также руководимых ими коллективов, позволили Советскому Союзу стать передовой метеорологической державой, обладающей обширными и глубокими познаниями в вопросах климата своего Севера.

В годы Великой Отечественной войны климатологи Заполярья вместе со всем советским народом поднялись на защиту своей Родины. Многие отправились на фронт, но в большинстве специалисты по климату продолжили свою работу в интересах обеспечения боевых действий. Климатические подразделения всех ведомств вошли в состав военной Гидрометслужбы, поэтому, рассуждая о работе военных климатологов в годы войны, мы оцениваем заслуги всей советской климатологической общественности в деле разгрома врага[61]. Фунда-

---

[59] *Прямицын В.Н.* История становления и развития Службы погоды Северного флота в довоенный период. Записки по гидрографии № 278. – СПб.: УНиО ВМФ РФ, 2009.
[60] *Прямицын В.Н.* Прогноз победы. – СПб.: Центр сохранения культурного наследия, 2011.
[61] *Беспалов Д.П.* Климатологи Обсерватории в годы Великой Отечественной войны. Военная метеорология и ее роль в ГМО военных действий в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. – СПб.: Текст, 1995. 193 с.

ментальная наука по понятным причинам отошла на второй план, а на первый вышло оперативное обеспечение сил флота и береговых войск климатической информацией. Эта работа была чрезвычайно важна. Ее ярким примером может служить составление атласа морских течений Баренцева моря. В полярную ночь, когда все береговые светосигнальные средства были потушены, и можно было ориентироваться лишь по звездам, знание течений в районе плавания стало жизненной необходимостью. В Морской обсерватории Управления гидрометеорологической службы Северного флота (УГМС СФ) необходимый атлас был исполнен в кратчайшие сроки, растиражирован вручную на светокопировальном столе и распределен между боевыми кораблями[62].

Всего за период Великой Отечественной войны метеорологами Северного флота было составлено свыше 50 основных пособий, освещающих в интересах флота климат театра военных действий:

– атласы физико-географических данных Баренцева, Норвежского морей;

– атласы течений Баренцева и Норвежского морей;

– атлас жидких грунтов Баренцева моря;

– карты гидрометеорологических условий эхопеленгования в море;

– атлас прозрачности и цвета вод Баренцева моря;

– атлас гидрометеорологических характеристик якорных стоянок в Баренцевом море;

– гидрометеохарактеристики Баренцева, Норвежского морей;

– ежегодные таблицы приливов;

– таблицы уровней в Екатерининской гавани, порту Лиинахамари, а с осени 1944 по июнь 1945 года дополнительно по пунктам Киркенес и Варде;

– ежемесячные гидрометеорологические карты для плавания кораблей в Баренцевом, Норвежском и Гренландском морях;

– атласы течений Кольского и Мотовского заливов;

– карты путей дрейфа мин и вероятности встречи с ними в различных районах театра;

– гидрометеорологические характеристики отдельных районов военно-морского театра: западной части Мотовского залива, подходов к Кольскому заливу;

– гидрометеорологический очерк реки Индиги и устьевого ее участка;

---

[62] Архив ГМС СФ. Исторический альбом 402-го Гидрометцентра. Инв. № 12309. Великая Отечественная война 1941–1945 гг. С. 4.

– материалы к оперативным нормам ВМФ на 1944 год по разделу деятельности навигации в северных морях, и др.[63]

Учет климатических особенностей, всесторонне характеризуемых созданными пособиями на каждый данный отрезок времени, был составной частью всякого плана боевой операции флота. Эти пособия давали ясную ориентировку в гидрометеорологической обстановке во время выполнения боевой операции и позволяли максимально использовать эту обстановку для достижения боевого успеха. Так, например, атласы течений на различных горизонтах, карты эхопеленгования, атлас жидких грунтов были практически необходимыми пособиями в боевой деятельности подводников. Для успешной борьбы с электромагнитными минами противника, который усердно «засорял» наш театр, совершенно необходимыми были сведения об электропроводности и другие характеристики вод Баренцева моря, так как они помогали в работе электромагнитных тралов. Пути дрейфа мин и вероятность встречи с ними в каждом заданном участке театра, отображенные в соответствующих пособиях УГМС СФ, всегда имели исключительно важное значение для флота. Особую ценность они приобретали в темное время суток, и особенно в условиях полярной ночи. Каждое из таких пособий помогало североморцам всесторонне знать свой театр и использовать эти знания для достижения победы над врагом[64].

Несмотря на все усилия метеорологов, кораблям флота в годы войны крепко досталось от сурового арктического климата. Например, 4 марта 1942 года, попав в шторм на подходах к Кольскому заливу, погнул винты и надолго встал на ремонт эскадренный миноносец «Грозный». В мае того же года при восьмибалльном шторме произошло разрушение носовой оконечности эсминца «Громкий». Корабль чудом удалось спасти и отремонтировать. В конце ноября 1942 года в сильнейшем шторме, длившемся несколько суток, был поврежден лидер «Баку» и погиб эсминец «Сокрушительный»[65]. Перечислены лишь некоторые эпизоды с самыми крупными боевыми кораблями.

---

[63] *Прямицын В.Н.* На атмосферных фронтах Великой Отечественной войны. Записки по гидрографии № 277. – СПб.: УНиО ВМФ РФ, 2009.

[64] Центральный Военно-морской архив (далее – ЦВМА). Итоговый отчет о боевой деятельности СФ за время Отечественной войны 1941–1945 гг. Книга 2. Обеспечение боевой деятельности флота. С. 95–96.

[65] *Шигин В.* Правда о «Сокрушительном». Морской сборник № 6–10. 2008.

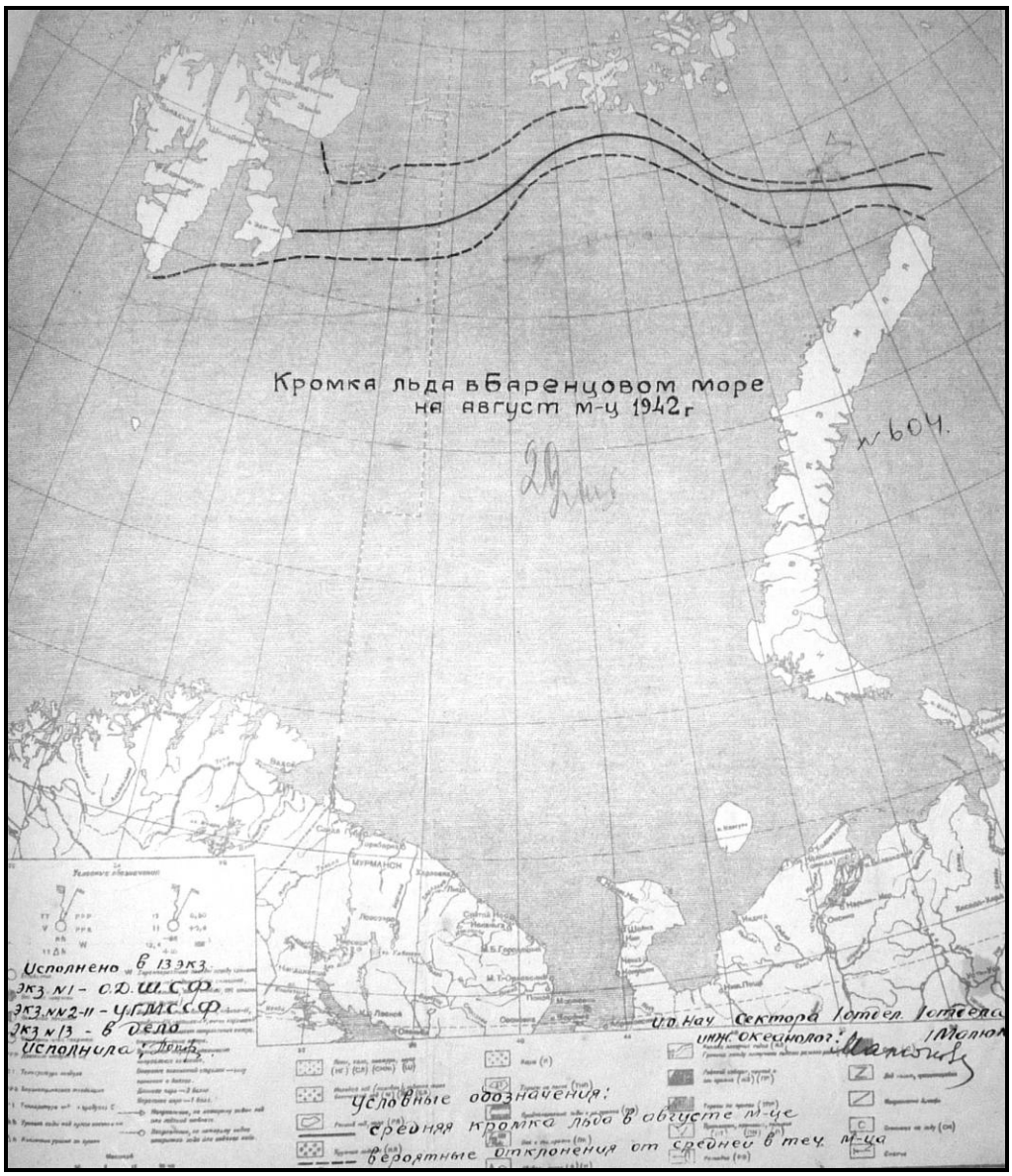


Рис. 12. Кромка льда в Баренцевом море. 1942 г.

Не менее серьезную работу над изучением климата провели метеорологи и на Белом море. Здесь силами Морской обсерватории Беломорской флотилии совместно с Государственным океанографическим институтом удалось создать целый ряд важных пособий по климату:

– ежемесячные гидрометеорологические характеристики Белого и юго-восточной части Баренцева моря;

– ежемесячные гидрометеорологические карты Белого и юго-восточной части Баренцева моря;

– атлас приливо-отливных течений восточной части Белого моря;

– таблицы приливов;

– временный гидрологический атлас юго-вост. части Баренцева моря;

– ряд очерков (гидрометеорологическое описание театра Беломорской флотилии, разделы «Климат» и «Гидрология» для второго и третьего выпусков военно-географического справочника Белого моря, обзор и анализ гидрометеорологических условий на Белом море)[66].

В послевоенный период Советский Союз не только возобновил изучение климата Заполярья, но придал этому изучению невиданный размах. В решении этой важной государственной задачи применялся весь научный и технический потенциал. По мере технического прогресса инструментарий климатологов стремительно расширялся. Экспедиционные суда начали ставить в море дрейфующие станции, погружать на большие глубины гидрологические зонды, подвергать полученные пробы воды изучению на сложных приборах. Невиданный масштаб приняло изучение морских льдов с борта самолета. Военные и гражданские ледовые авиаразведчики за послевоенные десятилетия провели в воздухе сотни тысяч часов, регистрируя положение ледовой кромки, отмечая полыньи и разводья, оценивая с воздуха свойства льда. Наступление эры атома позволило людям, изучающим климат Севера, проводить еще больше времени в море, собирая все больше и больше климатической информации. Новое слово в мире техники – космические спутники с первых лет своего существования были поставлены на службу делу изучения климата Севера. Важным источником сведений, по-прежнему, оставалась работа дрейфующих ледовых полярных станций и высокоширотных экспедиций[67]. За бурным техническим прогрессом, проходящим под лозунгом «дальше, больше, точнее», не утратила своей важности ежедневная работа простого метеонаблюдателя. На сотнях гидрометеорологических станций советского Заполярья в одно и тоже время сотни наблюдателей добросовестно делали свою работу, формируя для климатологов исполинский массив данных. Академия наук, рыбопромысловики, военные, летчики, моряки, геологи… в течение послевоенных десятилетий по крупицам собирали данные и своим трудом ковали то, что мы сегодня называем «Климатом СССР» с большой буквы «К».

А что же происходит с климатом Русского Севера в наши дни? Стратегический прогноз Росгидромета гласит, что за прошедшие 100 лет наша планета

---

[66] ЦВМА. Итоговый отчет о боевой деятельности СФ за время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Книга 2. Обеспечение боевой деятельности флота. С. 93–94.

[67] *Мишальченко Ю.В.* Роль флота в исследовании и освоении ресурсов и пространств Северного Ледовитого океана. Русское географическое общество и флот. Сборник научных трудов. – СПб. С. 120.

потеплела на 0,74°С, тем временем в России температура увеличилась на 1,29°С. Это потепление, характерное и для Заполярья, обусловливает изменение здесь целого ряда метеорологических элементов. Сила ветра, влажность, количество облачности, и выпадающих из нее осадков, существенных изменений не претерпели. А вот уже выпавший снег, лежит не так долго, как раньше. Многолетние спутниковые наблюдения показывают, что повышение температуры привело к сокращению площади снежного покрова. Особенно это заметно в весенний период. Повышение температуры воздуха затронуло и вечную мерзлоту. Глубина промерзания грунтов стала несколько меньше, а сезонное оттаивание, напротив – больше. Наметилась устойчивая тенденция смещения границы многолетнемерзлых грунтов на север[68].

Однако самым показательным индикатором изменения климата Арктики следует считать сокращение площади морского льда. Благодаря потеплению площадь льда в Арктическом бассейне сократилась до рекордно низкого значения, а ледовая кромка в Баренцевом море несколько отступила на север[69]. Примечательно, что изменения площади льда в западной части российской Арктики гораздо более ярко выражены, чем в центральной или восточной. В практическом плане это дало кольским мореплавателям увеличение времени в годовом цикле для работы на «чистой воде» и уменьшение времени работы в сплоченных льдах.

Более века регулярных наблюдений за погодой на Кольском полуострове дают нам основание говорить о высокой степени изученности климата северного региона. Написаны сотни тысяч трудов, подготовлены десятки тысяч справочников, атласов, лоций и пособий. Защищены тысячи кандидатских и докторских диссертаций. Удалось ли нам покорить Север и обуздать его своенравный климат? Давайте поразмыслим над следующими примерами.

1 декабря 2004 года в районе острова Медвежий в Баренцевом море потерпело крушение рыболовецкое судно «Малахит». Штормовой ветер достигал силы 30 м/с, что существенно осложняло спасательную операцию. В сложнейших штормовых условиях удалось снять с «Малахита» 18 рыбаков. Двое членов экипажа погибли[70]. 18 декабря 2007 года потерпело катастрофу грузовое судно

---

[68] Оценочный доклад об изменении климата и его последствиях на территории Российской Федерации. – М.: Росгидромет, 2008. С. 9.
[69] Четвертый оценочный доклад МГЭИК. 2007.
[70] Норвежские власти выяснят причины гибели судна «Малахит». РИА Новости 02.12.2004.

«Виктор Корякин». Судно следовало с грузом пиломатериалов из Архангельска во Францию, но, попав в сильный шторм, было выброшено на камни у берегов полуострова Рыбачий. Судно разломилось на части. Его корма затонула. Экипаж был спасен[71]. 23 июля 2010 года сухогруз «Варнек», совершавший рейс Архангельск – Индига, попал в сильный шторм и затонул у берегов полуострова Канин. Судно, перевернутое верх дном обнаружили лишь через трое суток. Члены команды и пассажиры погибли или пропали без вести[72].

Рис. 13. Сухогруз «Варнек» на камнях

Нет, друзья. Мы так и не покорили Север, а лишь изучили его климат и, как могли, приспособились к жизни в нем. Нынешние жители Кольского Севера испытывают на себе все те же превратности климата, что и его коренные обитатели и первопроходцы. Особенности освещенности региона каждому даются по-разному. Люди, родившиеся в Заполярье, переносят полярный день и полярную ночь проще, а вот приезжим бывает непросто. Тяжелее всего детям, особенно в период, так называемого, «входа» и «выхода» из полярной ночи. В такие моменты занятия в детских садах и школах ежедневно начинаются со специальной зарядки для глаз, позволяющей, хоть как то защитить зрение ребят. Ничем не лучше полярный день, когда за окном круглосуточно светит солнце. Дело не в том, что дневной свет мешает спать. На этот случай в каждой северной квартире есть плотные шторы. Беда в том, что за два месяца непре-

[71] Теплоход «Виктор Корякин» выбросило на камни в Баренцевом море. Дайджест новостей. Судоходство. 18.12.2007.
[72] Спасатели МЧС обнаружили пропавшее в Белом море судно «Варнек». Российская газета. 26.07.2010.

рывного дня у человека сбиваются биологические часы. Организм перестает понимать, когда день, а когда ночь. И, снова, в первую очередь страдают дети. Если зимняя темнота для ребят, занимающихся в садах и школах, неизбежна, то уж летом их стараются максимально надолго отправить на отдых в среднюю полосу.

Мы – жители Кольского полуострова XXI века, как и сто лет назад селимся скученно вдоль единственной транспортной артерии, оставляя необъятные просторы нетронутыми. Там, куда нам со своими ноутбуками и гамбургерами не пробраться из-за бесконечных рек и озер, глубоких сугробов, сильных ветров и метелей, как и во времена Владимира Семенковича живут настоящие хозяева этих мест: песцы, росомахи, волки, лемминги, чайки…

Чего уж точно не мог описать в своей книге глубокоуважаемый В.Н. Семенкович, так это экологических проблем Русского Севера. Пусть меня поправят специалисты, но в конце XIX века даже термина такого не было. Колонизация, коллективизация и индустриализация первой половины XX века попросту не оставляли времени строителям светлого будущего задуматься о вреде, наносимом природе. Во второй половине прошлого столетия об экологических проблемах Заполярья сначала задумались, потом заговорили, попытались решать, а впоследствии – схватились за голову. В XXI веке проблемы экологии на Кольском Севере стоят весьма остро. Виною тому многолетняя чрезмерная индустриализация и милитаризация края, помноженная на преступную безответственность руководителей и исполнителей всех уровней и мастей. Вдумайтесь: в России 5% населения, проживающего в Арктике, обеспечивает 11% ВВП[73].

Угроза экологии края формируется как промышленностью, так и флотом, причем значительная часть и первого и второго в высокой концентрации расположена в акватории и на берегах Кольского залива. Из-за этого залив с годами стал представлять угрозу экологии всего Баренцева моря[74]. На территории Кольского полуострова широко представлена цветная металлургия, горнодобывающая, рыбоперерабатывающая, судоремонтная и другие виды отраслей промышленности. Годы исследований показали, что в воздушном пространстве Арктики содержится целый спектр химических загрязняющих веществ, наибо-

---

[73] *Добролюбова Ю.* Проблема изменения климата: последствия для Российской Арктики. Мурманск. 18 февраля 2011 г.

[74] *Жильцов Н.Н.* Экологические проблемы Кольского залива. Записки по гидрографии № 257. 2003. С. 65.

лее опасными из которых являются свинец, ртуть, кадмий, поллютанты, радионуклиды, соединения серы и азота. Акватория Кольского залива самым серьезным образом страдает от поступления загрязняющих веществ, источником которых являются коммунальные хозяйства, промышленные и транспортные предприятия. Самые широкие масштабы приняло загрязнение его вод нефтепродуктами, ведь здесь базируется более тысячи кораблей и судов разных ведомств, являющихся серьезными источниками загрязнения. Берега залива засорены бытовым мусором и металлоломом. В некоторых местах сформировались «кладбища кораблей», насчитывающие в общей сложности до 70 единиц[75].

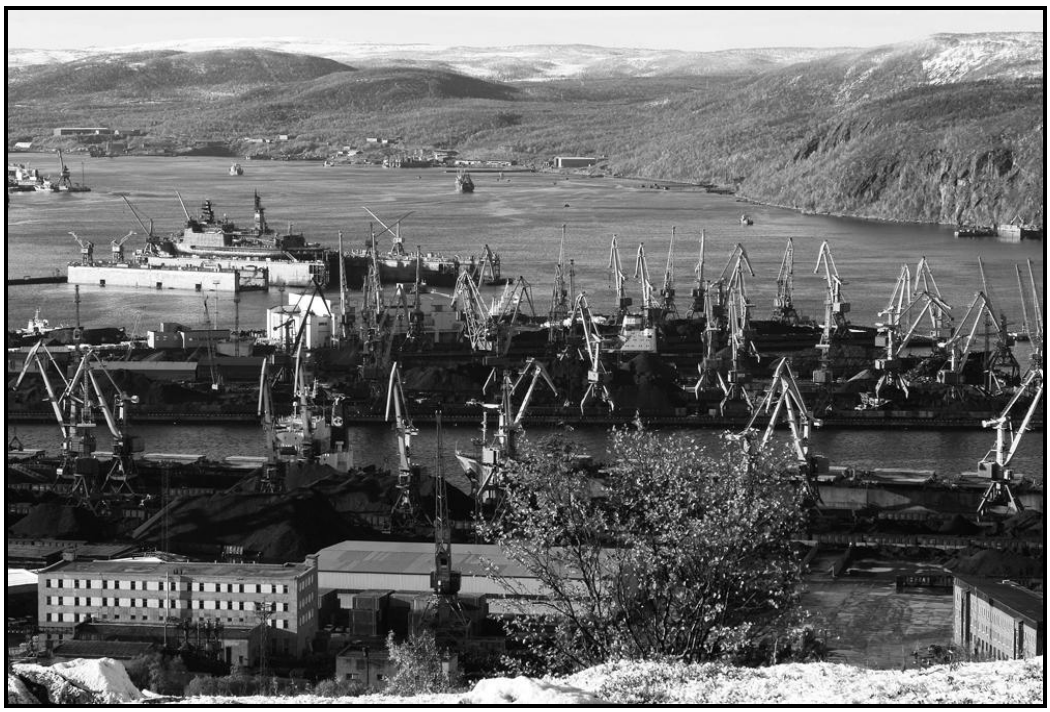


Рис. 14. Мурманский порт

Нельзя не упомянуть и об угрозе, которую представляет для окружающей среды атомная энергетика. Вот уже более 50 лет в прибрежных водах Баренцева моря базируются военные и гражданские корабли и суда с атомными энергетическими установками. Несмотря на то, что за десятилетия эксплуатации в Заполярье крупных аварий на объектах атомной энергетики удалось избежать, с появлением каждого нового реактора потенциальная угроза окружающей среде возрастает. По мере вывода из строя боевых кораблей, возникла необходимость утилизации их атомных реакторов. Каждая стадия этого сложного технологиче-

[75] Климат и экологический мониторинг на Кольском полуострове. Справочное пособие. / Под редакцией А.В. Семенова. – Мурманск: Мурманское территориальное управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды, 2000. 28 с.

ского процесса потенциально представляет серьезную угрозу, но еще большую угрозу представляет хранение на полуострове несметного количества отработанного ядерного топлива. Не утомляя читателя излишней статистикой, напомним, что при утилизации каждого из сотен «демобилизованных» реакторов образуется около 200 куб. м жидких радиоактивных отходов[76].

Мы обсудили климат Русского Севера: поговорили о том, каков он, как он влияет на жизнедеятельность человека, что о нем было известно на момент написания книги В.Н. Семенковича, как его изучали в последующем, что происходит сейчас. Однако, разговор останется не завершенным, если не обсудить вопрос будущего климата Заполярья. Многочисленные исследования говорят о том, что в XXI веке в Кольском Заполярье продолжатся изменения климата, наметившиеся в веке XX. Основными тенденциями по-прежнему останутся повышение среднегодовой температуры воздуха, сокращение периода с устойчивым снежным покровом, увеличение осадков, особенно в зимний период, стока рек, таяние льдов, деградация вечной мерзлоты, подъем уровня моря и др. В Кольском Заполярье к исходу века температура станет выше на 6°С. Потепление приведет к повышению уровня Мирового океана, который в предстоящие 100 лет станет выше на 0,5 м[77]. Эксперты считают, что к концу XXI века акватория Северного Ледовитого океана лишится многолетних льдов. Ее будет покрывать лишь сезонный лед, а это значит, что летом север нашей планеты будет совершенно свободен ото льда[78].

Собственно, эти тенденции в разной степени сохранят свою актуальность и для других регионов планеты, но, российское Заполярье в силу ряда причин наиболее уязвимо перед изменением климата. Уязвимости нашему Северу придает экстремальность природных условий, хрупкость экосистем, обособленность от крупных экономических и политических центров страны, слабая развитость транспортных коммуникаций и инфраструктуры в целом, застарелые экологические проблемы. Наблюдаемые и прогнозируемые изменения климата будут иметь как положительные, так и отрицательные последствия для приро-

---

[76] Международный научный семинар по проблемам вывода из эксплуатации и утилизации АПЛ, г. Москва, 19–22 июня, 1995 г.

[77] Аналитический доклад «Комплексные климатические стратегии для устойчивого развития регионов российской Арктики в условиях изменения климата (модельный пример Мурманской области)».

[78] Оценочный доклад об изменениях климата и их последствиях по территории Российской Федерации. – М.: Росгидромет, 2008. Т. 1. С. 208.

ды, населения и экономики. К положительным сторонам следует отнести преимущества в дальнейшем развитии трассы Северного Морского пути, упрощение условий разработки нефтегазовых месторождений, сокращение отопительного периода, повышение комфортности условий проживания населения, увеличение вегетационного периода. К негативным отнесем эрозию и подтопление побережий, нарушение инфраструктуры из-за таяния вечной мерзлоты, учащение и ужесточение опасных метеорологических явлений[79].

В последние годы в средствах массовой информации активно обсуждается тема изменения направления и ослабления течения Гольфстрим. Однако, авторами подобных публикаций, как правило, являются специалисты по математическому моделированию, а, зачастую, журналисты. Специалисты Академии наук не разделяют подобного пессимизма и считают, что климатические изменения будущего не приведут к нарушению крупномасштабных океанических течений[80].

О том, кто виноват, уже поговорили. Поговорим о том, что делать. Для сохранения хрупкой экосистемы Кольского Севера в условиях предстоящего изменения климата людям придется все активнее использовать современные, экологичные, энергоэффективные технологии. Новые объекты береговой инфраструктуры следует планировать и строить в расчете на предстоящий подъем уровня моря. Следует более активно развивать в Заполярье использование возобновляемых источников энергии, таких как ветер и морские приливы. Самое важное, опираясь на богатый опыт предшественников, жителям Русского Севера XXI века следует продолжать активное изучение климата родного края.

Может быть тогда, спустя еще сто лет, появится новая книга о «Русском Севере в военно-морском и коммерческом отношениях», которая даст новую жизнь делу, начатому Владимиром Семенковичем, и продолженному нами.

---

[79] Доклад Арктического совета «Воздействия изменения климата в Арктике» 2004 г.
[80] *Бондаренко А.Л.* Настоящее и будущее Гольфстрима. Природа. № 7. 2007. С. 29–37.

В.В. Писахов
Военный эксперт

Север России в военно-морском отношении. Арктическая зона

Арктическая зона – регион особых стратегических и экономических интересов ведущих мировых держав.

Существует ряд причин, определяющих рост интенсивности политического дискурса касательно международного правового регулирования процессов освоения арктического пространства:

1. Подводные позиции на северо-востоке Баренцева моря имеют важное стратегическое значение для государств, имеющих ядерный подводный флот. Здесь пролегают кратчайшие траектории для баллистических ракет, позволяющие поразить большинство критических объектов военной и гражданской инфраструктуры в мире[81].

2. По некоторым оценкам экспертов, в арктической зоне находится около четверти мировых неразведанных запасов углеводородов[82].

3. Таяние арктических льдов позволит с большей эффективностью использовать Северный морской путь для транзита грузов из Европы в страны Восточной Азии[83].

НАТО

Руководство Североатлантического альянса никогда не скрывало свои интересы в Арктике, прежде всего – военные. Де-факто в операционные зоны Объединенных вооруженных сил (ОВС) альянса (а также ВС США) на Атлантике и в Европе включена вся Арктическая зона и ее составная часть – российская Арктика: на т.н. Северо-Западном Европейском театре военных действий ОВС НАТО находятся акватория западной части Баренцева моря и архипелаг Шпицберген, а в зоне ОВС НАТО на Атлантике – Атлантический сектор Арктики[84]. Примечательно, что расширение НАТО в Арктике означает фактический отказ от признанных мировым сообществом границ операционных зон ОВС блока, установленных документами 1949–1953 гг., которые в Северной Норвегии не выходили за пределы норвежских территориальных вод, а в Се-

---

[81] Арктика в международной политике: сотрудничество или соперничество? / В.Н. Конышев, А.А. Сергунин; под ред. канд. геол.-минер. наук И.В. Прокофьева, зам. директора РИСИ; Рос. ин-т стратег. исслед. – М.: РИСИ, 2011. 194 с.
[82] Там же.
[83] Там же.
[84] http://www.nato.int/cps/en/SID-1ED61665-6BE1AB12/natolive/structure.htm.

верной Атлантике – за пределы северных географических границ Норвежского и Гренландского морей.

Повышенное внимание НАТО к Арктическому региону связано с поддержкой интересов его стран-членов (США, Канада, Дания, Норвегия и Исландия). То, кому здесь отдается приоритет, недвусмысленно следует из заявления официального представителя НАТО Дж. Аппатурая 15 января 2009 года о том, что Арктика является стратегически важным регионом для альянса[85].

Уже через две недели после этого в Рейкьявике (Исландия) был проведен семинар по данной проблеме с участием высшего военно-политического руководства (ВПР) блока. Генералы и политики стран-членов Альянса, обсудив проблемы безопасности и климатические изменения в регионе, обнаружили там «растущее военное присутствие» (российское, надо полагать), а также пришли к выводу о том, что усиливающаяся конкуренция за новые морские пути и полезные ископаемые может привести к «самым неблагоприятным» сценариям развития обстановки[86].

На сегодняшний день военное присутствие Альянса в Арктике представлено объединенной системой ПВО, состоящей из истребителей постоянной готовности, системы предупреждения о военном нападении типа АВАКС (AWACS) и разведывательной авиации[87]. Кроме этого, силы НАТО обеспечивают патрулирование воздушного пространства над Исландией[88]. В учениях НАТО в рамках программы «Партнерство ради мира» принимают участие ВС нейтральных приарктических государств – Швеции и Финляндии[89].

В свою очередь бывший министр иностранных дел Норвегии Т. Столтенберг (отец нынешнего премьер-министра страны), в своем докладе, представленном на встрече на уровне МИД Северных стран в Осло в феврале 2009 г., предложил Финляндии и Швеции сотрудничество с НАТО по вопросам ПВО, в частности, по обмену данными. Кроме того, норвежский политик высказывал предложение о создании объединенного подразделения судов береговой охраны и спасательных служб стран Северной Европы. Также Т. Столтенберг считал возможным создание совместных морских сил быстрого реагирования, ле-

---

[85] http://www.nato.int/docu/speech/2009/s090114a.html.
[86] http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/europe/iceland/4384018/Nato-summit-thawing-Arctic-could-spark-confrontation-over-energy-reserves.html.
[87] http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/index.cfm/articles/Icelands-Defense-and-Security-Relations-1940-2011/2011/8/18.
[88] http://www.af.mil/news/story.asp?id=123303245.
[89] http://4gwar.wordpress.com/2012/03/27/arctic-exercise-cold-response-2012/.

докольной группы, амфибийных подразделений, спутниковой группировки для контроля морского и воздушного пространства (к 2020 г.)[90].

В рамках НАТО заключаются соглашения о военном сотрудничестве между арктическими государствами.

Так, в мае 2010 г. Канада и Дания подписали меморандум о сотрудничестве в Арктике. Сотрудничество предполагает проведение совместных учений, оказание консультаций и обмен данными[91].

На сегодняшний день, военная активность НАТО в Арктике подтверждает высокую заинтересованность альянса в развитии всех необходимых сил и средств для возможного задействования в ходе военных и поисково-спасательных операций в регионе.

Ежегодно на севере Норвегии проводятся учения «Холодный ответ» (*Cold Response*). В 2009 г. по их сценарию вымышленное государство Нордланд заявило права на месторождения углеводородов, расположенные в территориальных водах небольшого демократического государства Мидланд. Вступление в конфликт союзников обеспечило победу и сохранение суверенитета над территорией[92].

По мнению отечественных экспертов, учения проводились для отработки защиты интересов Норвегии и других стран НАТО в Арктике. В 2012 г. в очередных учениях «Холодный ответ» участвовали свыше 16 тысяч военнослужащих из 15 стран НАТО и боевые корабли Великобритании, США, Канады, Нидерландов и Франции[93].

Под эгидой НАТО ежегодно проводятся учения саперов-взрывотехников у побережья Северной Норвегии – ЭОДЕКС (EODEX). В учениях участвуют специалисты из Норвегии, Швеции, Дании, Литвы, Эстонии, Германии, Нидерландов, Бельгии, Турции, США. Задачей учений является отработка действий в экстремальных погодных условиях[94].

Анализируя военно-политическую активность блока в Арктике необходимо уделить некоторое внимание деятельности арктических государств, входящих в его состав – Канады, Дании и Норвегии. Но, в первую очередь, конечно – США.

---

[90] Nordisk samarbeid om utenriks- og sikkerhetspolitikk / Thorvald Stoltenberg, 9. februar 2009, Oslo (электронный ресурс - http://www.regjeringen.no/upload/UD/Vedlegg/nordiskrapport.pdf).
[91] http://www.forces.gc.ca/site/news-nouvelles/news-nouvelles-eng.asp?cat=00&id=3376.
[92] http://blog.norway.com/2009/03/02/nato-ready-for-exercise-cold-response-2009-in-northern-norway/.
[93] http://www.royalnavy.mod.uk/Operations/Current-Operations/Operational-deployments/Exercise-Cold-Response.
[94] http://mil.no/excercises/eodex2011/Pages/default.aspx.

Арктическая политика США

На шельф арктического побережья США, проходящего по территории штата Аляска, по оценкам Национальной геологической службы Америки приходится около 31% от неоткрытых запасов нефти Арктики[95].

Серьезный интерес к Арктике США начали проявлять после 2004 года, с ростом активности РФ в регионе. В 2007 г. заместителем госсекретаря Э. Блумом был представлен доклад о текущем состоянии и перспективах американского присутствия в Арктике и деятельности международных институтов, в том числе Арктического совета в сфере регулирования доступа к ресурсам региона[96]. При этом в действовавших на тот момент руководящих документах по стратегии обеспечения национальной безопасности США роль Арктического региона была занижена.

ВПР страны, проанализировав тенденции развития мировой политики, внесло коррективы в систематизацию своих интересов в Арктике и приняло Директиву по арктической политике (12.01.2009 г.). В тексте вышеуказанного документа указывается фундаментальная значимость Арктики для обеспечения национальной безопасности и подчеркивается готовность США действовать независимо, равно как и в союзе с другими государствами, для защиты собственных интересов по данному направлению[97].

Необходимо отметить, что США до сих пор не участвуют в конвенциях ООН по морскому праву, что не позволяет им оформить претензию в спорных ситуациях по разделу шельфа. Это в то же время является причиной поиска Вашингтоном наиболее выгодных способов реализации принципов свободы мореплавания и хозяйственной деятельности применительно к Арктике.

Военно-стратегические интересы США в Арктике

ВПР США считает первоочередной необходимость обеспечения собственных военно-стратегических интересов в регионе, в защиту которых США готовы действовать в одностороннем порядке. Основные цели военно-стратегического характера можно сформулировать следующим образом:

1) использование арктических и приарктических территорий для развертывания компонентов систем противоракетной обороны морского базирования и раннего предупреждения. По мере освобождения Арктики от льдов ВС США

---

[95] Oil and Gas Resource Potential North of the Arctic Circle/2011 INTERNATIONAL OIL SPILL CONFERENCE, November 11, 2010.

[96] Арктика в международной политике: сотрудничество или соперничество? / В.Н. Конышев, А.А. Сергунин; под ред. канд. геол.-минер. наук И.В. Прокофьева, зам. директора РИСИ; Рос. ин-т стратег. исслед. – М.: РИСИ, 2011. 194 с.

[97] Там же.

получают возможность постоянно держать в высоких широтах, то есть на траекториях полета МБР, оперативную группу из трех–четырех крейсеров и четырех–шести эсминцев, способную нести не менее 1 тыс. ЗУР «Стандарт-SM3»;

2) развертывание наземных и морских средств в целях стратегической переброски сил;

3) использование позиций в Арктической зоне для размещения средств стратегического сдерживания;

4) обеспечение присутствия ВМС США и проведения морских операций. В докладе Военно-морской академии США, опубликованном в апреле 2012 года, говорится о том, что американский военно-морской флот не готов для долговременной операции в Арктике из-за отсутствия передовых баз и кораблей, способных действовать во льдах. Вместе с тем, в июле 2012 г. начала функционировать передовая база береговой охраны в н.п. Барроу (шт. Аляска). Кроме того, ВПР США было принято решение о строительстве еще одной базы Береговой охраны (БОХР) в н.п. Ном (шт. Аляска). Рассматриваются возможности обеспечения постоянного присутствия в Арктике авианосной группы и выделения дополнительных патрульных кораблей. Наращиваются усилия по противолодочной обороне и обеспечению глубоких десантных операций[98];

5) обеспечение свободы навигации и перелетов.

При этом руководством страны отдельно подчеркивается значение Арктического региона для обеспечения внутренней безопасности и предупреждения террористических актов. Подобная тактика предполагает легитимизацию военно-силовых действий США в Арктике под предлогом борьбы с международным терроризмом. По мнению ВПР США, Арктику необходимо рассматривать как отдельный район операций, в соответствии с чем, требуется перевод некоторых территорий из зон ответственности Тихоокеанского и Европейского региональных командований в зону ответственности Северного командования. Данная политика включает переход Аляски и ее инфраструктуры NORAD (Командование воздушно-космической обороны Северной Америки) и части прилегающей морской акватории в зону ответственности Северного командования. В соответствии с этими предложениями в зону ответственности Северного командования войдут обширные территории по периметру вокруг полюса: от Камчатки, далее к северу от Гренландии, к Земле Франца-Иосифа, Новосибирским островам и к острову Врангеля.

Комментируя данные планы в своем обращении к военнослужащим на Аляске, бывший министр обороны США Р. Гейтс отмечал, что «… соревнова-

[98] http://www.arcticimperative.com/?page_id=2078.

ние за ресурсы Арктики будет усиливаться, потенциально вырастая в новую беспрецедентную экономическую, политическую проблему и даже проблему безопасности»[99].

Проблема развития ледокольного флота занимает особое место в арктической политике США. Усилия РФ по обеспечению доступа к природным ресурсам с использованием ледоколов не остались вне внимания США, и американским ВПР обсуждаются решения по увеличению финансирования программ замены старых судов на новые. Однако вызванные финансовым кризисом экономические последствия делают неясным будущее развития этих программ. В качестве компромиссного решения США модернизируют старый ледокольный флот на дизельном топливе.

В настоящее время США обладают тремя ледоколами, способными действовать в арктических широтах – «Polar Star», «Polar Sea» и «Healey». Один из них – «Polar Star», принадлежащий Службе береговой охраны, на данный момент находится в ремонте и будет введен в строй к 2013 г. Ледокол «Healey» единственный способен выполнять поставленные задачи круглогодично, но предназначен для научных исследований. Таким образом, вопрос о строительстве атомных ледоколов остается актуальным.

Роль Службы береговой охраны в деятельности по освоению Арктики подчеркивается ВПР страны особо. Планируется наиболее эффективное использование потенциала Службы для поддержки национальных интересов США в арктическом регионе.

С 2008 года наблюдается повышение активности действий средств ПВО США, нацеленных на перехват российской стратегической авиации, патрулирующей Арктику и Северную Атлантику. По прогнозам экспертов намечается наращивание количества атомных подводных лодок США в Баренцевом море.

Заинтересованность ВПР США в укреплении собственных позиций в арктическом регионе привела к разработке наставления для ВС, определяющего алгоритм действий и направленность политики присутствия в Арктике. Таким документом стала опубликованная в октябре 2009 г. Пентагоном т.н. «дорожная карта» развития ВМС на период 2009–2013 гг., содержащая рекомендации, цели и задачи для структур различных уровней в составе ВМС, выполнение которых направлено на расширение возможностей США по проведению морских операций в регионе.

---

[99] Арктика в международной политике: сотрудничество или соперничество? / В.Н. Конышев, А.А. Сергунин; под ред. канд. геол.-минер. наук И.В. Прокофьева, зам. директора РИСИ; Рос. ин-т стратег. исслед. – М.: РИСИ, 2011. 194 с.

Необходимо отметить, что основными адресатами наставления являются не только ВМС, но, возможно даже в большей степени, и целевая рабочая группа «Task Force Climate Change», основными задачами которой, как видно из названия, являются исследовательская деятельность по установлению возможных последствий влияющих на стратегические цели и характер морских операций изменений климата, а также анализ текущих и предполагаемых угроз в Арктике (до 2025 г.), выработка рекомендаций по финансированию, материальному обеспечению, организационно-штатным структурам и планированию для руководства ВМС США, анализу текущих и прошедших операций, учений и т.д. Перед целевой рабочей группой также стоят задачи по мониторингу процессов разработки, модернизации и поставки ВВТ; координации межвидового, межведомственного и международного взаимодействия ВМС США по деятельности в регионе; информационное сопровождение этой деятельности[100].

Также США активно участвуют в учениях по отработке действий в Арктике, как в составе союзных сил, так и без их привлечения. В 2011 г. две подводные лодки типа «Вирджиния» и «Сивулф» приняли участие в учениях «Айс Эксерсайз-2011» («Ice Exercise-2011») по отработке оперативных действий в условиях Арктики и обеспечения безопасности научных исследований[101].

Необходимо отметить, что в СМИ имеются сведения о проблемах, возникших с генератором кислорода в первой из этих подводных лодок – «Нью-Гемпшир» (тип «Вирджиния» – USS New-Hampshire) за несколько дней до начала вышеуказанных учений. Подводная лодка находилась подо льдом и экипаж был вынужден предпринять меры к экстренному всплытию[102]. Подобный инцидент во время арктических учений в 2007 г. произошел на борту британской подводной лодки, приведя к гибели двух моряков[103].

С 2008 г. США силами СВ, ВМС, ВВС и БОХР проводят учения «Северный рубеж» (Northern Edge) на Аляске. Последний раз учения проводились в 2011 г., следующие запланированы на июнь 2013 г. Центром учений является военно-воздушная база Эльмендорф. В учениях участвует ударный авианосец «USS John C. Stennis». Необходимо отметить, что учения проводятся на грани-

---

[100] U.S. NAVY ARCTIC ROADMAP, October 2009.
[101] http://navaltoday.com/2011/03/16/us-navy-commander-announces-ice-exercise-2011-submarines/.
[102] http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=59248.
[103] http://news.bbc.co.uk/2/hi/in_depth/6476959.stm.

чащей с РФ территорией в Чукотском море[104]. Также регулярно проводятся учебные вылеты ВВС «Красный флаг – Аляска» (Red Flag – Alaska)[105].

27 октября 2011 г. американский малозаметный стратегический бомбардировщик B-2 «Спирит» (Spirit) успешно совершил тренировочный перелет над Северным полюсом с базы ВВС США «Эдвардс». Перелет занял около 18 часов[106].

Арктическая политика Канады

ВПР Канады весьма активно проводит множество военных и гражданских программ по освоению региона. Согласно Северной стратегии Канады[107], документа определяющего политику этого государства в Арктике, среди приоритетных целей – защита суверенности арктических территорий; социально-экономическое развитие региона, с учетом большого количества проживающих здесь коренных народов; защита и сохранение окружающей среды; развитие органов местного самоуправления. В понимании ВПР Канады, суверенность ее арктических территорий неоспорима. Исключение составляет лишь принадлежность о. Ханс, за обладание которым ведутся переговоры с Данией. Кроме этого, существуют разногласия касательно проведения линии морской границы в море Бофорта с США и в море Линкольна с Данией.

По мнению ВПР Канады, в Арктическом регионе, прежде всего, необходимо создать следующие условия:

– оптимальную социальную атмосферу и инфраструктуру для жизни местного и коренного населения;

– надежные, гибкие и эффективные органы местного самоуправления;

– реализовать экономический потенциал региона;

– безопасную экологическую обстановку;

– обеспечить защищенность территорий на суше, море и в воздухе, для чего наращивать свое военное присутствие.

В рамках усиления военного присутствия предусматривается дальнейшее строительство и ввод в эксплуатацию Учебного центра СВ (бухта Резольют-Бэй)[108], а также модернизация частей и подразделений канадских рейнджеров.

Кроме того, продолжается постройка самого большого и мощного ледокола в истории ВС Канады для подразделений береговой охраны (к 2017 г.),

---

[104] http://www.jber.af.mil/alcom/northernedge/index.asp.
[105] http://www.jber.af.mil/shared/media/document/AFD-120330-033.pdf.
[106] http://www.airforcetimes.com/news/2011/11/air-force-b2-north-pole-trip-110611w/.
[107] Canada's Northern Strategy: Our North, Our Heritage, Our Future. Minister of Public Works and Government Services Canada.
[108] http://www.pm.gc.ca/eng/media.asp?id=1785.

осуществляется строительство глубоководного причала и дозаправочной станции в н.п. Нанисивик. Реализуется программа модернизации и количественного увеличения патрульного флота, способного к проведению длительных походов по акватории Северо-Западного прохода в периоды навигации. Для обеспечения мониторинга ситуации в регионе министерство обороны Канады использует систему «Полар Эпсилон», задействующую спутники РАДАРСАТ-2 (RADARSAT-II) и проводит мероприятия по ее совершенствованию

Также ВС Канады представлены в Командовании воздушно-космической обороны Североамериканского континента (NORAD). Благодаря этому канадское ВПР имеет возможность оптимизировать часть военных расходов, разделив их с США, и развивать совместные функции системы объединенной ПВО, включив в них воздушное патрулирование, наблюдение за морскими пространствами и ледокольные операции. Некоторые эксперты считают перспективным использование в Арктике американских БПЛА, управляемых через общий спутник связи. Кроме этого, ВС Канады имеют приемную станцию радиотехнической разведки на своей военной базе «Алерт» (самый северный населенный пункт в мире).

Из наиболее интересных гражданских программ, использование которых может быть применено в интересах ВС, введение системы геопозиционирования (составление подробной карты месторождений природных ресурсов с использованием спутниковых, компьютерных технологий, данных наземных и подводных датчиков, исследовательских экспедиций и станций).

Для повышения уровня боевой подготовки и готовности к действиям в сложных климатических условиях МО Канады регулярно участвует и организует военные учения в арктических широтах, такие как «Операция Нанук»[109]. К участию в некоторых канадских арктических учениях привлекаются ВМС США и Дании. Нужно добавить, что Дания участвует в вышеуказанных или в проводимых с 2010 г. учениях «Операция Нуналивут» несмотря на существующие разногласия между двумя государствами о принадлежности о. Ханс.

В 2011 г. характер политического курса канадского руководства касательно развития возможностей национальных ВС в Арктике претерпел некоторые изменения. Анализ имеющихся сведений, а также мониторинг зарубежных СМИ свидетельствуют об обеспокоенности ВПР Канады решением руководства Российской Федерации о развёртывании дополнительных войск в Арктике (Арктическая бригада).

---

[109] http://www.rcaf-arc.forces.gc.ca/v2/nr-sp/index-eng.asp?id=13154.

В ряде статьей канадские политики и военачальники вызывают крайнюю озабоченность решением России наращивать своё военное присутствие в Арктическом регионе. Вместе с тем, по их мнению, наилучшим вариантом для развития национальных интересов страны будет не соперничество, а сотрудничество с Россией, которая имеет в Арктике значительный военный и научный потенциал. Одновременно руководство канадских ВС на своем официальном веб-сайте заявило о «реальном, постоянно растущем и длительном присутствии в арктическом регионе» Канады. Многие наблюдатели расценили данное заявление как неофициальный ответ Канады российскому руководству по вопросу арктической политики.

Тем не менее, в целом, политика Канады в регионе не является направленной исключительно на милитаризацию Арктики. Параллельно с укреплением своего военного потенциала Канада выступает за развитие международного сотрудничества и определенную демилитаризацию Арктики. Данный факт ясно виден из инициативы ВПР страны по созданию в Арктике зоны, свободной от ядерного оружия. Естественно, что подобные инициативы крайне негативно воспринимаются США и РФ, уделяющих повышенное внимание военно-стратегической значимости региона.

Норвегия

С геополитической точки зрения страна является одним из главных участников международных отношений в Арктическом регионе. Связано это, прежде всего, с тем, что Норвегия – член НАТО и выступает по этой причине своего рода проводником интересов стран Западной Европы и США в регионе.

Примечательно, что страна одной из первых ратифицировала Конвенцию ООН по морскому праву, а в 2006 г. подала заявку в Комиссию ООН по границам континентального шельфа с требованием расширения границ своей экономической зоны в трех районах Арктики – в Северном Ледовитом океане, Баренцевом и Норвежском морях.

В декабре 2006 г. премьер-министр Норвегии Й. Столтенберг представил новую государственную стратегию на Крайнем Севере[110]. Несмотря на вполне мирный характер декларируемых задач, Норвегия посредством реализации выбранной стратегии намерена извлечь максимум экономических и военно-политических преимуществ.

Необходимо отметить, что предлагаемые НАТО совместные мероприятия практически полностью совпадают с рекомендациями уже упоминавшегося

[110] THE NORWEGIAN GOVERNMENT'S HIGH NORTH STRATEGY (электронный ресурс - http://www.regjeringen.no/upload/UD/Vedlegg/strategien.pdf).

доклада Т. Столтенберга: мониторинг воздушного и морского пространств, создание единых спасательных подразделений, проведение совместных маневров, образовательные обмены, защита энергопотоков, экологический мониторинг и пр. Кроме этого, территория Норвегии регулярно используется для проведения совместных натовских учений.

Дания

Ратифицировав в 2004 г. Конвенцию ООН по морскому праву, Дания сразу же на основании ст. 76 указанного документа заявила в Комиссию ООН по разграничению континентального шельфа свои права на установление юрисдикции в пяти шельфовых районах, находящихся за пределами 200-мильных экономических зон Гренландии и Фарерских островов. Из них наиболее важным в плане прогнозируемых запасов углеводородного сырья и наиболее спорным в международно-правовом отношении является хребет Ломоносова (как возможное продолжение шельфа Гренландии).

Основой политики Копенгагена в регионе является Арктическая стратегия Королевства Дании на 2011–2020 г.[111] Примечательно, что документ разработан и принят совместно с правительством Фарерских островов и о. Гренландия, т.е. является первым совместным документом, определяющим политику использования арктического региона. Стратегией определяется ряд пунктов, выполнение которых направлено на обеспечение безопасности и суверенности территорий Королевства. Так, одной из целей ВС заявлено формирование Арктического соединения быстрого реагирования из состава уже существующих частей и подразделений ВС. Задачи данного соединения будут определяться отдельно, в соответствии с появлением угроз безопасности, конкретно запланированными мероприятиями, учениями, в случае кризиса. Помимо собственно военных функций, на ВС возлагаются задачи по проведению спасательных операций, оказание помощи полиции и таможенным властям, борьба с браконьерством, наблюдение и борьба с загрязнением окружающей среды.

Другая задача, установленная Стратегией, наращивание видимого военного присутствия в регионе, в том числе на территориях и в акваториях Фарерских островов и о. Гренландия. Стратегией особо подчеркивается выказываемые ВПР Дании надежды на близкое взаимодействие с жителями о. Гренландия в деле обеспечения безопасности и сохранения суверенитета, проведения мероприятий боевой подготовки, обмена специалистами.

---

[111] Kingdom of Denmark Strategy for the Arctic 2011–2020, August 2011 (электронный ресурс - http://uk.nanoq.gl/~/media/29cf0c2543b344ed901646a228c5bee8.ashx).

Также среди целей ВС Дании в регионе – анализ возможных угроз безопасности о. Гренландия ввиду ожидаемого роста интенсивности транспортных перевозок, исследовательских работ и разработок ресурсного потенциала в регионе.

Однако первоочередная задача, установленная Стратегией, ВПР Дании уже выполнена – 31 октября 2012 г. в Нууке (Гренландия) состоялось открытие Объединенного арктического командования Дании. Оно призвано стать оперативным штабом вооружённых сил страны в Арктическом регионе, который включает Гренландию и Фарерские острова. Главная задача арктического командования – «координировать развёртывание частей и подразделений ВС в Северной Атлантике и Арктике. Пост главы арктического командования занял генерал-майор Стиг Нильсен Остергор. Личный состав командования насчитывает 40 военнослужащих. Новое командование дислоцировано в нуукском порту, а подразделение связи – в Торсхавне (Фарерские острова). Гренландское командование и командование Фарерских островов, соответственно, были упразднены[112].

Дания в своей арктической политике делает акцент на сотрудничестве, а не соперничестве. Однако подобный подход не совсем совпадает с оценками датских военных. Подтверждением тому может служить один из докладов датской военной разведки, опубликованный в 2009 г. Особая опасность, по мнению авторов доклада, заключается в «экспансионистской» политике России, которая, как «продемонстрировал» конфликт 2008 г. с Грузией, якобы склонна применять военную силу по отношению к более слабому противнику. Таким образом, налицо некоторые расхождения между документами, рассчитанными на широкую публику, и внутриведомственными, что, в свою очередь, вызывает опасения касательно истинного характера военно-стратегических целей Дании в Арктике.

Тем не менее, необходимо отметить, что к настоящему времени Дания остается единственной страной, чьи отношения с претендентами на Арктику можно назвать сбалансированными. Подтверждением этого служит также предложение датского руководства России, Канаде, США и Норвегии о созыве международной конференции арктических государств с целью выработки общих принципов делимитации арктических границ. Подтекстом этого предложения является тот факт, что в случае «стихийного», в т.ч. силового, раздела арктических территорий Дания, по сути, потеряет больше всех остальных участников такого передела.

---

[112] http://www.forsvaret.dk/viden_om2/Pages/AKOENG.aspx.

Между тем, как показывает практика, полностью устраняться от арктического раздела территорий Дания не намерена. Помимо вопроса о правах на хребет Ломоносова и о. Ханс, остается нерешенным и территориальный спор между Данией и Великобританией, которая все активнее включается в арктическую гонку. Объектом спора выступает скала Рокалл в Норвежском море и прилегающая к ней акватория. Если Дании до 2014 г. удастся доказать свои права на этот остров, на который к тому же претендует и Исландия, страна получит богатую углеводородами территорию радиусом более 370 км.

Необходимо добавить, что некоторые европейские государства, входящие в состав НАТО, предпринимают попытки реализации собственной арктической политики и в том числе, военно-стратегических интересов, не в составе блока, а под эгидой Евросоюза, стремясь сформировать новые альянсы.

Внешняя политика государств Евросоюза в отношении Арктики отражает, прежде всего, их экономические интересы. Такие **страны, как Великобритания, Франция, Германия, Польша, Финляндия и Швеция,** не имеют возможности участвовать в прямом территориальном разделе Арктики, но намерены активно включиться в процесс освоения природных ресурсов региона. Данная позиция всесторонне поддерживается и крупными европейскими компаниями, занятыми в сфере добычи и переработки углеводородов и имеющими свою инфраструктуру на севере Европы. Весьма вероятно, что совместное государственное и частное лоббирование интересов со стороны Европы будет носить агрессивный характер.

Рис. 1. Военный корабль Норвегии в Арктике

В.Н. Конышев
Профессор факультета международных отношений
Санкт-Петербургского государственного университета,
доктор политических наук, профессор

А.А. Сергунин
Профессор факультета международных отношений
Санкт-Петербургского государственного университета,
доктор политических наук, профессор

Россия и иностранные державы в Арктике: очерк новейшей истории[113]

На протяжении нескольких веков России приходится отстаивать свои интересы в арктическом регионе. В различные эпохи различные иностранные государства пытались оспорить российский суверенитет над теми или иными арктическими территориями и (или) навязать свою «помощь» в освоении природных богатств региона. После окончания «холодной войны» вновь резко возрос интерес к Арктике со стороны всего мирового сообщества. Причем, это касается не только пяти официальных арктических стран (Россия, США, Канада, Норвегия и Дания), но и других государств, расположенных далеко от этого региона (например, Китай, Япония, Южная Корея) и ряда международных организаций, которые ранее не участвовали в арктических делах (например, НАТО и ЕС). Этот интерес объясняется, прежде всего, тем, что в Арктике сосредоточены огромные природные богатства (особенно углеводороды). По некоторым оценкам, в Арктике находятся 90 млрд баррелей нефти, 47,3 трлн куб. м газа, 44 млрд баррелей газового конденсата. По зарубежным оценкам, это составляет около 25% от неразведанных запасов углеводородов в мире[114]. Северный морской путь представляет важную транспортную артерию не только для России, но и для других стран и регионов планеты. Возрастает интерес различных стран к организации и развитию кроссполярных перелетов (особенно из Северной Америки в Азию и обратно). Арктика также имеет огромные биологические ресурсы, имеющие общемировое значение. Наконец, Арктика влияет на состояние окружающей среды во всем мире (климат, уровень Мирового океана и пр.).

Неслучайно, в мировой публицистической и даже научной литературе появились броские утверждения о том, что мы живем в «век Арктики», что бу-

---

[113] Работа выполнена в рамках научного проекта с Международным дискуссионным клубом «Валдай».

[114] *Smith M., Giles K.* Russia and the Arctic: “The last Dash North”. Advanced Research and Assessment Group. Russia Series 07/26. Defense Academy of the United Kingdom, 2007. P. 1.

дущее всего человечества зависит от этого региона и пр. На фоне этих дискуссий возникает вопрос: а каковы интересы России в этом регионе? И как ей строить свои отношения с иностранными государствами, проявляющими активный интерес к Арктике?

Национальные интересы России в Арктике: мифы и реальность

Необходимо отметить, что наши интересы в Арктической зоне России (АЗР) многообразны. В сентябре 2008 г. президентом Д. Медведевым был утвержден документ «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 г. и дальнейшую перспективу»[115]. Согласно документу, основными национальными интересами Российской Федерации в Арктике являются:

- использование АЗР в качестве стратегической ресурсной базы, обеспечивающей решение задач социально-экономического развития страны;
- сбережение уникальных экологических систем Арктики;
- использование Северного морского пути в качестве национальной единой транспортной коммуникации РФ в Арктике;
- сохранение Арктики в качестве зоны мира и сотрудничества.

В соответствии с планами комплексного развития северных территорий к 2016–2020 гг. Арктика должна стать «ведущей стратегической ресурсной базой» России. Очевидно, что на первом месте стоят экономические интересы государства и общества. Однако арктическая стратегия России нуждается в постоянном уточнении и обновлении её доктринальных принципов, а также практических подходов к решению проблем региона.

АЗР как стратегическая ресурсная база России

Высокая значимость Арктики в экономике России определяется тем, что в настоящее время АЗР обеспечивает около 11% национального дохода России, при том, что здесь проживает только 1,95 млн чел. – около 1,4% населения всей страны. В экономике АЗР получили развитие преимущественно сырьевые отрасли, военно-промышленный и транспортный (Северный морской путь) комплексы. Большая часть производимой здесь продукции не имеет альтернативы с точки зрения их возможного производства в других регионах страны или закупки за рубежом. Только Канада имеет арктические территории, сравнимые с российскими по протяженности береговой линии и по площади занимаемой

[115] Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу // www.rg.ru/2009/03/30/arktika-osnovy-dok.html.

территории. Однако, по сравнению с канадским, российское Заполярье освоено гораздо в большей степени.

Освоение богатейших ресурсов Арктики способно обеспечить экономическое процветание общества. Именно здесь добывается значительное количество полезных ископаемых, имеющих стратегическую важность для России.

Более 60% нефтегазовых ресурсов всей Арктики приходится на территории, которыми уже владеет или на которые, согласно нормам международного права, претендует Россия. В абсолютном выражении это эквивалентно 375 млрд баррелей нефти. Для сравнения, запасы Саудовской Аравии составляют 261 млрд баррелей нефти[116]. Пока разведана лишь небольшая часть арктических запасов[117], поэтому необходимо своевременно вкладывать средства в разведку новых месторождений.

В настоящее время выявлено более 200 нефтегазоперспективных объектов и открыто несколько десятков месторождений, среди них:

- на шельфе Баренцева (включая Печорское) моря – 11 месторождений, в том числе четыре нефтяных (Приразломное, Варандей-море, Медынское-море, Долгинское), одно нефтегазоконденсатное (Северо-Гуляевское), три газоконденсатных (Штокмановское, Поморское, Ледовое), три газовых (Северо-Кильдинское, Мурманское, Лудловское);
- на шельфе Карского моря (в том числе в Тазовской и Обской губах) – 11 месторождений, в том числе два нефтегазоконденсатных (Салекаптское, Юрхаровское), два газоконденсатных (Ленинградское, Русановское), семь газовых (Антипаютинское, Семаковское, Тота-Яхинское, Каменномысское-море, Северо-Каменномысское, Гугорьяхинское, Обское)[118].

Дальнейшее освоение ресурсов АЗР российской стороной требует, прежде всего, проведения масштабных геологоразведочных работ, создания соответствующей инфраструктуры, овладения безопасными для окружающей среды технологиями бурения, переработки, хранения и доставки сырья.

Если сегодня почти две трети извлекаемых в России углеводородов находятся на шельфе Баренцева и Карского морей, то к перспективным районам добычи относят шельфы Восточно-Сибирского, Чукотского морей и моря Лапте-

---

[116] *Smith M., Giles K.* Russia and the Arctic: “The last Dash North”. Advanced Research and Assessment Group. Russia Series 07/26. Defense Academy of the United Kingdom, 2007. P. 1.

[117] *Истомин А., Павлов К., Селин В.* Экономика арктической зоны России // Общество и экономика. 2008. № 7. С. 158–172.

[118] Природные ресурсы Арктики. Справка // www.rian.ru/arctic_spravka/20100415/220120223.html.

вых. В будущем российский шельф может стать основным источником нефти и газа для России, а также для мирового рынка в целом.

Кроме того, прогнозные запасы угля в российской Арктике составляют 780 млрд т, из которых 81 млрд т – коксующиеся угли. Это – около половины всех угольных ресурсов России.

В арктическом регионе находится более половины российских запасов редких и редкоземельных металлов, минералов, руд и другого сырья, имеющего стратегическое значение:

- апатитового концентрата (более 90% запасов – Кольский полуостров, полуостров Таймыр, Якутия, Чукотка);
- никеля и кобальта (85% запасов – Норильск, остальное – Кольский полуостров);
- меди (около 60% запасов – Норильск, Кольский полуостров);
- вольфрама (более 50% запасов – север Якутии, Чукотка);
- редкоземельных элементов (более 95% – Таймыр, Кольский полуостров, север Якутии);
- платиноидов (свыше 98% запасов – Норильск, Кольский полуостров);
- олова (более 75% разведанных запасов и 50% прогнозных – Северо-Янское месторождение);
- ртути (основные разведанные запасы – на Чукотке, крупные месторождения на Таймыре);
- золота, серебра (из 90% запасов, находящихся на Севере, значительная часть приходится на Чукотку, Таймыр, Кольский полуостров);
- алмазов, по разведанным запасам которых Россия занимает первое место в мире (более 99% запасов – Якутия, Архангельская область, Таймыр);
- марганец (важнейшие месторождения на Новой Земле);
- хром (важнейшие месторождения на Ямале и на Кольском полуострове);
- титан (важнейшие месторождения – на Кольском полуострове)[119].

Важной особенностью никелевых месторождений на территории России является комплексный состав руд, из которых попутно извлекается большое количество меди, металлов платиновой группы, а также золото, серебро, селен и теллур, что резко повышает ценность руды, несмотря на высокую себестои-

[119] Основы стратегии устойчивого развития арктической зоны России // www.arctictoday.ru/council/654.html.

мость добычи и производства в условиях Крайнего Севера[120]. Месторождения хрома жизненно важны для экономики, так как с распадом СССР Россия лишилась источников хрома с Кемпирсайского месторождения, которое расположено в Казахстане.

Регион обладает огромными биоресурсами. Арктические моря служат ареалом существования множества уникальных видов рыб и животных, среди которых белый медведь, песец, нарвал, касатка, морж, белуха. Более 150 видов рыб населяют арктические и субарктические воды, в том числе важнейшие для рыбного промысла треска, сельдь, пикша, камбала. Рыбное хозяйство АЗР обеспечивает до 15% вылова и производства морепродуктов в России[121].

Есть ли у России необходимый социально-экономический потенциал, чтобы распорядиться богатствами в свою пользу?

В Арктике при прямой поддержке государства в течение десятилетий создавалась мощная промышленная инфраструктура. В советский период были построены многочисленные объекты нефтегазового комплекса, магистральные трубопроводы протяженностью в тысячи километров, электростанции, в том числе Билибинская АЭС, шахты, железные дороги, аэродромы, морские и речные порты. В российской Арктике расположено 46 городов с населением свыше 5 тыс. чел., из них 4 города с населением свыше 100 тыс. чел.: Мурманск, Норильск, Новый Уренгой и Ноябрьск.

Однако общественно-политические перемены в России в 1990-х гг. привели к разрушению плановой экономики и свертыванию активной государственной политики в Арктике. Результатом такого поворота стала изношенность производственной базы и инфраструктуры и массовый отток работоспособного населения в другие регионы страны.

Надеяться на то, что рыночные механизмы и приватизация смогут исправить эту ситуацию, было бы наивно. Речь идет о комплексном развитии региона и социально ответственной политике, а не просто о вложении активов с целью получения прибыли. В то же время в современной России частный капитал не обеспечивает долгосрочные вложения в экономику даже в более благоприятных условиях, чем Крайний Север. Поэтому именно в АЗР государство обязано взять инициативу в свои руки, руководствуясь национальными интересами, и при этом систематически создавать условия для участия частного капитала в государственных программах комплексного развития Арктики.

---

[120] *Витязева В.А., Котырло Е.С.* Социально-экономическое развитие Российского и зарубежного Севера. – Сыктывкар: Сыктывкарский государственный университет, 2007. С. 128.
[121] *Кочемасов Ю.В., Моргунов Б.А., Соломатин В.И.* Эколого-экономическая оценка перспективы развития Арктики // www.ecoenergy.ru/Article54.html.

В организации арктической политики России необходимо делать упор на государственные программы, ориентированные на устойчивое развитие АЗР. Целью этих программ должны стать обновление инфраструктуры, вложение финансовых средств по принципу государственно-частного сотрудничества в конкретные проекты, привлечение необходимых трудовых резервов и решение социальных проблем коренного населения, реиндустриализация Арктики на базе передовых и экологически безопасных технологий. Речь идет о технологиях по бурению на шельфе (а в перспективе и на больших глубинах), по сжижению и транспортировке газа, по глубокой переработке добытых ресурсов.

Экономическая деятельность в Арктике не должна иметь целью преимущественно добычу и транспортировку энергоносителей в другие страны. В первую очередь энергетические ресурсы Арктики следует поставить на службу экономике самой России. Имеется в виду развитие современной нефте- и газоперерабатывающей промышленности, на выходе которой – продукция глубокой переработки (с высокой добавленной стоимостью). Государственные субсидии по-прежнему необходимы, но они должны носить адресный и дифференцированный, а не общий характер[122]. Необходимо улучшить гидрометеорологическое обеспечение хозяйственной деятельности, обновлять транспортную инфраструктуру, системы связи и коммуникаций.

В случае дальнейшего технологического отставания России следует ожидать серьезные негативные последствия в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

Во-первых, существует вероятность того, что разработка российских ресурсов в акватории Баренцева и других морей будет проводиться на условиях поставщика технологий. Существует мнение (хотя и не бесспорное), что при заключении российско-норвежского договора 15 сентября 2010 г. о разделе акватории Баренцева моря Москва уступила Осло наиболее богатые ресурсами части акватории из-за отсутствия технологий и в надежде получить их за уступки в будущем.

Во-вторых, вероятно, что вопросы раздела Арктики за пределами 200-мильной исключительной экономической зоны будут в дальнейшем увязываться с технологическими возможностями претендентов на разработку ресурсов. Международное право не дает четких оснований для раздела этой части Аркти-

---

[122] Выступление Президента Российской Федерации В. Путина на заседаниях Президиума Государственного совета Российской Федерации, Салехард, 28–29 апреля 2004 г. // www.arctictoday.ru/council/702.html.

ки. На первый план выйдет фактор реального экономического присутствия, который затем будет закрепляться правовыми и иными средствами.

При разработке и внедрении технологий добычи и транспортировки энергоносителей необходимо использовать зарубежный опыт подобного рода – прежде всего Норвегии, поскольку она имеет значительные достижения в этой области. К тому же, достигнутый недавно прогресс в российско-норвежских отношениях по разделу морских территорий создает общий благоприятный фон для интенсификации сотрудничества между двумя странами в области освоения природных ресурсов Арктики.

Следует также учитывать и тот факт, что не только у российской, но и у норвежской стороны есть стимулы к сотрудничеству с РФ – прежде всего, в лице нефтегазовой компании *HydroStatoil.* Дело в том, что под давлением рыболовецкого лобби и экологических организаций норвежское правительство существенно ограничило территории Баренцева моря, на которых разрешены поиск и добыча углеводородов. По этой причине *HydroStatoil* испытывает устойчивый интерес к участию в освоении российских месторождений и даже планирует перенести часть своей деятельности в РФ. О наличии подобных планов говорит такой факт, как приобретение *HydroStatoil* 24% акций компании *Shtockman Development,* оператора проекта по освоению Штокмановского месторождения в Баренцевом море.

В этой связи было бы целесообразно:

- творчески заимствовать норвежские технологии и внедрять этот опыт в отечественную науку и производство;
- изучить возможности обучения в Норвегии российских специалистов;
- создать совместные научно-исследовательские российско-норвежские группы по работе на шельфе.

При этом российско-норвежское сотрудничество в данной сфере необходимо строить на строго равноправной основе, ибо, как уже упоминалось, и у норвежской стороны есть не меньше, чем у России, стимулов к совместному освоению природных ресурсов Арктики.

Есть еще одно направление внешнеполитической деятельности России, необходимое для успешной защиты национальных интересов, касающееся международно-правового закрепления прав России по разделу арктического шельфа. Как известно, российская заявка 2001 г. о включении хребта Ломоносова и поднятия Менделеева, богатых углеводородами, в исключительную экономическую зону РФ была отклонена Комиссией ООН по границам континентального шельфа из-за нехватки геологических доказательств. Необходимо ус-

корить работу по подготовке новой заявки в указанную комиссию ООН, которая явно затягивается. Конкурентами России по данному вопросу выступают Канада и Дания.

В свою очередь, для того, чтобы эта заявка опиралась на надежные научные данные, необходимо реализовать затратную программу комплексных геолого-геофизических экспедиционных исследований в Арктическом бассейне на поднятии Менделеева и хребте Ломоносова, а также в зоне их сочленения с шельфом морей Лаптевых, Восточно-Сибирского и Чукотского.

Особую ценность имеют данные отечественных и зарубежных геолого-геофизических исследований по прогнозу и уточнению запасов углеводородов и другого ценного сырья, а также по определению внешней границы континентального шельфа. Их сравнительный анализ необходим при подготовке решений по разделу спорных акваторий Арктики, а также для обоснования расширения исключительной экономической зоны за пределы 200-мильной зоны.

Таким образом, первостепенную значимость в деле обеспечения экономических интересов России в регионе приобрели научные исследования Арктики. И сегодня это тоже поле деятельности, прежде всего, российского государства. Научные обоснования должны учитываться в принятии решений по арктической политике России по всем направлениям и на всех уровнях. Они позволят снижать риски при разработке планов по модернизации инфраструктуры в АЗР, которая требует вложения огромных финансовых и материальных средств, а также уточнять приоритеты внешнеполитической деятельности на арктическом направлении.

Без успеха в социально-экономическом возрождении АЗР Россия не будет иметь ресурса ни для сотрудничества, ни для конкурирования с другими государствами, а потому ее могут вынудить пойти на уступки.

Развитие Северного морского пути (СМП) и других транспортных коммуникаций

Севморпуть играет исключительную роль для транспортной системы России. Он служит основной транспортной артерией, связывающей многие арктические регионы с остальной частью России. Основными пользователями северного пути в самой России сегодня являются корпорации «Норильский никель», «Газпром», «Лукойл», «Роснефть», «Росшельф», а также Красноярский край, Саха–Якутия, Чукотка.

К сожалению, из-за экономической разрухи 1990-х гг. по сравнению с 1980-ми гг. объём перевозок по СМП снизился примерно в 5–6 раз. Следует отметить, что в то время, как российская активность в регионе СМП сущест-

венно снизилась за последние двадцать лет, другие арктические страны вовсе не сворачивали, а наращивали темпы освоения Арктики. По оценке ряда экспертов, потенциальный объем грузоперевозок в восточном направлении может составить 5–6 млн тонн и в западном – 2–3 млн тонн. Объем грузоперевозок по Севморпути в целом к 2015–2020 гг. оценивается в 35–40 млн тонн в год[123].

Возрождение СМП необходимо начать с восстановления единой администрации Севморпути, приняв для этого соответствующий федеральный закон[124]. Органы управления следует воссоздавать в Архангельской области (там они и существовали с 1920 г.), где в значительной мере удалось сохранить систему портов, единую транспортную сеть, включающую базовый для арктической авиации аэропорт, автодороги, воздушные линии, нефтебазу, нефтеналивной терминал, железнодорожные пути и водные артерии.

Судьба Севморпути в значительной степени зависит от разработки разведанных в его зоне минеральных ресурсов. В качестве значительных клиентов СМП могут оказаться собственники уникального Штокмановского месторождения нефти и газа, Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции с месторождениями (Приразломное), северо-онежских бокситов, полиметаллов и марганца на архипелаге Новая Земля. В перспективе возможно вывозить газовый конденсат с полуострова Ямал.

В случае продолжения таяния льдов СМП имеет перспективу превратиться в важный транспортный коридор мирового значения, значительно сокращая маршруты морских перевозок между Европой и Азиатско-тихоокеанским регионом. По СМП от Гамбурга до Иокогамы всего 6600 морских миль, тогда как через Суэцкий канал – 11400 миль. В настоящее время цель США и союзников по НАТО – интернационализировать СМП и в перспективе вытеснить оттуда Россию. За этим стоят, прежде всего, экономические интересы.

Россия должна ускорить освоение северного маршрута, пока потепление климата не открыло возможности для судоходства за пределами двухсотмильной экономической зоны России, считает губернатор Архангельской области И. Михальчук. «Мы должны начать освоение, иначе за нас это сделают другие»[125], – заявил губернатор. Как известно, в настоящий момент Россия имеет преимущество, поскольку льды у её берегов тоньше, чем за пределами двухсотмильной зоны.

---

[123] Восстановление Северного морского пути как импульс развитию приарктических территорий. Доклад на заседании консультативного совета при главе администрации Архангельской области 26 ноября 2009 года // www.dvinaland.ru/economy/priority/smp_doclad.htm.
[124] http://www.barentsobserver.com/cppage.4635550-16149.html.
[125] Ibid.

Другие меры по развитию инфраструктуры СМП могли бы включать:

- обеспечение строгого контроля за выполнением федеральных целевых программ по строительству ледокольного и вспомогательного флотов;
- модернизацию существующих портов;
- строительство новых терминалов для перевалки грузов (в связи с ожидаемым увеличением грузопотока);
- сооружение вблизи мест добычи заводов по сжижению газа для его последующей транспортировки;
- создание службы поиска и спасения на море для обеспечения безопасности судов на протяжении всего маршрута (в связи с этим следует ускорить выполнение принятого в 2010 г. МЧС России решения о создании 10 спасательных центров, ориентированных на действия в российском секторе Арктики);
- бесперебойное обеспечение экипажей всех судов информацией о погодных и ледовых условиях на всех участках трассы;
- подготовку квалифицированного персонала по обеспечению проводки иностранных судов по СМП (включая хорошую языковую подготовку)[126].

Реализация этих мер позволит не только восстановить масштабы перевозок по СМП, но со временем превратит его в глобальную мировую транспортную артерию, соединяющую Европу и Азию, что принесет России немалые экономические выгоды.

Поставленная в арктической стратегии РФ задача по организации и эффективному использованию транзитных и кроссполярных воздушных маршрутов также требует создания и поддержания соответствующей инфраструктуры. Это необходимые шаги не только в интересах всестороннего развития АЗР, но и для освоения коммерческих трансарктических перелетов.

Кроссполярные маршруты – наиболее динамично развивающееся авиатранспортное направление в мире. Значительные перспективы имеют и трансарктические авиаперевозки из Северной Америки в Европу и Азию через Северный полюс. Их интенсивность с каждым годом растёт, причем примерно в 4 раза быстрее, чем в среднем на рынке авиаперевозок. По словам О. Войтенко, директора «Центра Стратегических Разработок – регион», северное направле-

---

[126] Подробнее см.: Восстановление Северного морского пути как импульс развитию приарктических территорий. Доклад на заседании консультативного совета при главе администрации Архангельской области 26 ноября 2009 года // www.dvinaland.ru/economy/priority/smp_doclad.htm; Арктика – исконно русская земля, и осваивать ее будем мы //www.dvinaland.ru/power/head/appearances /10162/ index.php.

ние с транзитом через сибирские аэропорты в перспективе может стать основным на рынке азиатско-американских авиаперевозок[127].

Для обслуживания арктических территорий России кроме больших лайнеров требуется ускоренная модернизация и замена изношенного парка малых воздушных судов. Например, по Якутии уровень летной годности таких самолетов как Ан-2, Ан-12, Л-140 составляет лишь 20%. На долю полностью исправных самолетов приходится одна треть от их общего количества. Высоки цены на топливо и содержание авиатехники. Последнее обстоятельство связано с упадком авиационной промышленности России. В итоге небольшие северные аэропорты становятся нерентабельными. Целесообразно поддерживать производство таких моделей отечественных самолетов, как АН-3 (Омское производственное объединение «Полет»), предназначенных для работы в арктических условиях[128].

Что касается улучшения авиационной инфраструктуры АЗР, то речь идет о развитии надежных систем мониторинга и связи, прежде всего космических, диспетчерского сопровождения гражданских трансарктических полетов, пунктов гидро- и метеонаблюдения, аэродромов «подскока» для военных нужд и гражданских аэродромов.

Особый акцент на космических средствах связи объясняется тем, что смена продолжительных полярной ночи и дня резко меняют условия для прохождения радиосигналов, делая радиосвязь неустойчивой. В условиях Крайнего Севера до недавнего времени гидрологическую и метеорологическую информацию получали с наземных и авиационных платформ, которые устарели и не отвечают современным требованиям. Как считают специалисты, получение такой информации по арктическим зонам с геостационарной орбиты физически невозможно, поэтому данные, получаемые с международных метеорологических аппаратов, и оказались малоэффективными. В настоящее время Федеральное космическое агентство РФ создает свою космическую многоцелевую систему «Арктика», способную решать комплекс задач с помощью спутников на высокоэллиптических орбитах: сбор и передачу гидрометеорологической информации; дистанционное зондирования Земли; связь[129].

Система «Арктика», включающая наземные компоненты, позволит передавать данные о техническом состоянии воздушного судна в штаб-квартиры авиакомпаний в режиме реального времени. Имея постоянный доступ к такой

---

[127] Кросс-полярный экспресс // zubow.ru/page/1/225_1.shtml.
[128] *Алексеев А.* Развитие транспортной инфраструктуры – залог подъема экономики Якутии // www.parldv.ru/index.php?mod=art_show&id_art=195.
[129] http://www.federalspace.ru/main.php?id=2&nid=12070.

информации, можно сократить до минимума простои самолетов и увеличить время их полезной эксплуатации в воздухе. Чтобы воспользоваться возможностями новой технологии, авиаперевозчик должен установить на свои воздушные суда соответствующую аппаратуру. Но отечественные авиакомпании, вряд ли, смогут купить новейшую аппаратуру связи из-за того, что парк их самолётов по большей части безнадёжно устарел. Эту проблему опять же, вряд ли, удастся решить без участия государства[130].

Сбережение уникальных экологических систем Арктики

Природа Арктики гораздо более уязвима по сравнению с другими регионами мира, поэтому экономическое освоение региона требует соблюдения повышенных экологических требований по охране и защите окружающей среды со стороны России и ее зарубежных партнеров. Деятельность человека должна учитывать, что экологические системы Крайнего Севера неустойчивы из-за низкой продуктивности, поэтому они легко повреждаются и затем крайне медленно восстанавливаются после внешних воздействий. В то же время нарастающая хозяйственная деятельность государств и транснациональных компаний остро ставят вопрос об ответственной политике в Арктике.

Освоение российской Арктики привело к созданию крупнейших в мире промышленных комплексов и территорий добычи углеводородов. Общей проблемой для всего арктического региона является загрязнение окружающей среды устойчивыми к разложению органическими соединениями и другими веществами, которые годами накапливаются на этих территориях. Следы загрязнения обнаруживаются не только в воздухе, почве, воде, но и в организмах рыб и животных. В АЗР экологические проблемы особенно остро стоят на территориях, прилегающих к Норильску, в Мурманской и Архангельской областях, районах нефтегазовой добычи в Западной Сибири[131]. По некоторым оценкам, на 15% площади российской Арктики зафиксирован критический уровень загрязнения[132].

Этому способствует и то обстоятельство, что в Арктике сходятся основные атмосферные потоки, речные и морские течения, которые издалека приносят сюда загрязняющие вещества. В итоге сюда попадают, например, загрязнённые воздушные массы из отдалённых районов Евразии. Атмосферные пото-

---

[130] Кросс-полярный экспресс // zubow.ru/page/1/225_1.shtml.

[131] Арктика: перспективы развития // www.perspektivy.info/rus/ekob/arktika _perspektivy_ razvitija_ 2009-04-24.htm.

[132] *Боярский П., Великанов Ю., Павлов А.* Арктику пора спасать // Нефть России, 1999. № 3.

ки и течение Гольфстрим приносят на запад российского сектора Арктики загрязняющие вещества из Западной Европы.

По данным Министерства природных ресурсов РФ, загрязнение арктических морей России пока ограничивается прибрежными участками акваторий, прилегающих к районам активной хозяйственной деятельности. Особо сильное антропогенное воздействие испытывают экосистемы Белого, Баренцева и Карского морей.

Серьезную озабоченность Запада вызывает практика утилизации ядерных отходов и захоронение ядерных реакторов российских подводных лодок. Но, по мнению специалистов из разных стран, работавших по программе арктического мониторинга[133], российские заводы по утилизации отработавшего ядерного топлива ответственны преимущественно за локальное радиоактивное загрязнение, и их негативное влияние сказывается только на российской территории. По данному параметру существенного загрязнения Карского моря зарегистрировано не было. Фактически концентрация радионуклидов в воде была ниже, чем, например, в Ирландском, Балтийском и Северном морях. Однако опасность радиоактивного загрязнения Арктики сохраняется.

Проблема сохранения арктической биосферы актуальна и в отношении деятельности иностранных компаний на Крайнем Севере России. ТНК *British Petrolium* претендует на участие в разработке Штокмановского месторождения. Между тем, официальное расследование аварии в Мексиканском заливе на нефтепромысле *British Petrolium* показало, что руководство компании экономило деньги на создании систем безопасности, что и привело к экологической катастрофе в Мексиканском заливе. Подобный инцидент в Арктике имел бы еще более разрушительные последствия для природы. В этой связи показателен опыт Канады, которая воздерживается от бурения на шельфе, пока не будут разработаны экологически безопасные технологии и проработан механизм финансовой ответственности отечественных и зарубежных компаний на случай аварии[134].

В России ощущается острый недостаток, а порой и отсутствие, новых конкурентоспособных и экологически чистых промышленных технологий. Поэтому требуются новые технологические решения и технологии добычи и транспортировки, гарантирующие сохранение окружающей среды Заполярья.

---

[133] Arctic Monitoring and Assessment Program, AMAP.

[134] *Amos W.* If there's an oil spill, who's at risk? Canadian taxpayers // http://www.theglobeandmail.com/news/opinions/if-theres-an-oil-spill-whos-at-risk-canadian-taxpayers/article1638799.

Сложившийся в России механизм учета экологического фактора при принятии стратегических решений и крупных программ развития Арктики нуждается в совершенствовании. Для учета экологического фактора есть два основных способа: оценка воздействия на окружающую среду и государственная экологическая экспертиза. Однако обычно они применяются при подготовке технико-экономических обоснований или проектов строительства в АЗР. На более высоких уровнях принятия решений механизмы учета экологических факторов, за редким исключением, не применяются вовсе. Во многом, такое положение дел является следствием слабого нормативно-методического обеспечения, низкого уровня общественного понимания преимуществ от их применения, отсутствием ответственности на невыполнение требований о проведении государственной экспертизы и оценки воздействия на окружающую среду при подготовке документов стратегического уровня[135].

Сохранение Арктики в качестве зоны мира и сотрудничества

Эта задача должна решаться с учетом того, что Арктика имеет важное военно-стратегическое значение для России. В АЗР находится ряд важнейших предприятий оборонной промышленности. Государственная граница РФ на протяжении почти 20 тыс. км проходит по территории региона. Немаловажен и внешний фактор. В случае постоянного присутствия ядерного подводного флота США и размещения систем ПРО морского базирования (которые активно разрабатываются в США) здесь будут созданы возможности для перехвата пусков баллистических ракет и нанесения превентивного удара по России. Здесь же сохраняется военный потенциал России и НАТО, который, хотя и уменьшился по сравнению с периодом «холодной войны», все еще представляет значительную силу. По сути дела, противостояние России и НАТО/США по-прежнему продолжается, хотя и в более мягкой форме, чем в прошлом.

Несмотря на очевидную значимость АЗР для России, социально-экономическая, демографическая и экологическая ситуация в этом регионе остается весьма сложной, а гражданская и военная инфраструктуры, необходимые для реализации стратегических возможностей региона в таких сферах, как освоение его природных богатств и развитие международной транспортной системы, не соответствуют ни сегодняшним, ни, тем более, будущим потребностям.

---

[135] *Моргунов Б.А.* Методология учета экологического фактора в процессе выработки стратегии устойчивого развития Арктической зоны развития России: Автореферат дисс. докт. геогр. наук: 25.00.36. – СПб., 2007. С. 15.

В то же время в международно-политическом плане в Арктике накопилось немало проблем, связанных с экологией, нерешенными территориальными спорами, организацией совместной хозяйственной деятельности государств и эффективных механизмов их сотрудничества, подчас бедственным положением коренных народностей. К сожалению, пока этот регион является скорее предметом соперничества, чем сотрудничества между различными государствами и международными организациями. Стороны часто склонны решать накопившиеся проблемы конфликтно-силовым, а не политико-правовым путем. Усилилось давление на Россию по таким вопросам как определение внешних границ континентального шельфа, раздел морских территорий, разработка нефтегазовых ресурсов, эксплуатация биоресурсов, доступ иностранных государств к СМП…

В условиях повышения геополитического статуса Арктики явно намечается опасная тенденция к милитаризации региона. Это выражается в:

- усилении военного присутствия и активности ряда стран, а также НАТО в Арктике;
- модернизации их вооруженных сил, дислоцированных в Арктике, и соответствующей военной инфраструктуры;
- интенсивном использовании вооруженных сил (прежде всего, военно-морских флотов) для отстаивания своих экономических интересов.

Одной из мер для защиты национальных интересов России в Арктике является развитие военной инфраструктуры. Но ее основная цель видится не в последующем значительном наращивании российского военного присутствия в АЗР, а в установлении системы мер по контролю над воздушным, водным и сухопутным пространствами. Более того, создаваемая инфраструктура должна максимально способствовать экономическому освоению Арктики.

В этой связи, как указывается в арктической доктрине России 2008 г., особое внимание необходимо уделить оптимизации системы комплексного контроля за обстановкой в Арктике, включая пограничный контроль в пунктах пропуска через государственную границу РФ, введение режима пограничных зон в административно-территориальных образованиях АЗР и организацию инструментального технического контроля за проливными зонами, устьями рек, лиманами на трассе СМП[136].

В Арктике на пограничников помимо охраны морских и сухопутных границ возлагаются задачи борьбы с наркотрафиком, браконьерством, незаконной миграцией из стран СНГ, а также содействие научному изучению Арктики. На-

[136] Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу.

пример, подразделение «Нагурское» на Земле Александры архипелага Земля Франца-Иосифа осуществляет поддержку всех экспедиций на Северный полюс[137].

Другое направление политики, направленное на поддержание региональной безопасности, связано с деятельностью России в рамках международных организаций. Россия заинтересована в укреплении и развитии Арктического совета (АС). Здесь союзником России объективно становится Канада, которая стояла у истоков создания АС, является его активным членом и настаивает на закреплении преимущественных прав арктических государств (США, Канада, Россия, Дания, Норвегия) на освоение шельфа. Канада также выступает за то, чтобы в рамках АС недвусмысленно ограничить права неарктических государств, в числе которых такие конкуренты России, как Китай и Япония.

Превращение АС из консультативного форума в полноценную международную организацию, принимающую обязательные для исполнения решения, позволит не допустить дальнейшей милитаризации Арктики. А эта тенденции связана с активностью США и ряда европейских государств. Они стремятся, чтобы НАТО стала главным арбитром и одновременно инструментом в решении любых споров. Если вспомнить, что НАТО фактически выдавливает Россию из европейской системы безопасности, оставляя ей только право совещательного голоса, то очевидно, что в борьбе за ресурсы Арктики политика НАТО также будет антироссийской.

Итак, Россия имеет существенные и разнообразные национальные интересы в Артике. Необходимо также подчеркнуть, что эти интересы имеют не конъюнктурный, а долговременный характер. Они требуют внимания и заботы не только со стороны государства, но и всего российского общества. Необходимы также регулярное всенародное обсуждение этих интересов, их уточнение, а также разработка и постоянная корректировка соответствующей концептуальной и нормативно-правовой базы российской стратегии в этом регионе.

Вектор на международное сотрудничество и экономическое освоение Арктики подтвержден в новой стратегии по развитию Арктической зоны России, опубликованной 20 февраля 2013 г. (далее – Стратегия-2013)[138]. Этот документ служит уточнением, дополнением и конкретизацией положений основ политики России по освоению Арктики, принятых в 2008 г.[139] В документе дана

---

[137] *Проничев В.Е.* Граница меняет замки // www.rg.ru/2010/06/02/ pronichev.html.

[138] Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года // http://правительство.рф/docs/22846/.

[139] Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу // http://www.scrf.gov.ru/documents/98.html.

реальная оценка ситуации, в частности, отмечается, что цели первого этапа Основ политики (2008–2010) пока не достигнуты. Это касается задержки с разработкой федеральной программы развития АЗР, а также признания факта, что Россия не имеет достаточных технологий и инвестиций для самостоятельного освоения ресурсов Арктики. Не была закончена в срок и работа по сбору данных для заявки о расширении границ континентального шельфа.

В Стратегии-2013 отчетливо обозначен приоритет «мягкой безопасности». Основное внимание отводится формулированию оптимальной государственной политики для решения конкретных задач по социально-экономическому развитию АЗР. При этом основные направления социально-экономического развития решаются в увязке с обеспечением интересов национальной безопасности РФ в регионе:

« а) комплексное социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации;

б) развитие науки и технологий;

в) создание современной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры;

г) обеспечение экологической безопасности;

д) международное сотрудничество в Арктике;

е) обеспечение военной безопасности, защиты и охраны государственной границы Российской Федерации в Арктике».

Стратегия-2013 описывает механизм реализации основных целей арктической политики, который включает в себя два компонента. Во-первых, активную регулирующую, контрольную и инвестиционную деятельность государства. Во-вторых, частно-государственное партнерство для дополнительного привлечения средств и организации взаимодействия государства, науки, бизнеса, иностранных партнеров и общественных организаций.

Государство гарантирует сохранение Северного морского пути в качестве национальной транспортной магистрали. В перспективе намечено создание единой круглогодичной арктической транспортной системы, которая кроме Северного морского пути включит в себя речные, железнодорожные и автодорожные коммуникации, а также аэропорты. Планируется государственная поддержка строительства специальных транспортных средств и судов, портов, средств связи и спасательно-аварийных служб.

На основе частно-государственного партнерства, включая иностранные инвестиции, будут разрабатываться новые материалы и технологии, адаптированные к условиям Арктики и обеспечивающие безопасную добычу ресурсов.

Предполагается научное обоснование долгосрочных перспектив экономической деятельности в Арктике, изучение последствий изменения климата на все стороны жизнедеятельности в регионе. Большое внимание уделяется вопросам социальной политики и значительного улучшения условий жизни в регионе.

В Стратегии-2013 подчеркивается главный вектор внешнеполитической деятельности РФ в Арктике – сотрудничество с другими субъектами политики в рамках принятых международно-правовых обязательств. Основное внимание уделяется взаимовыгодным отношениям с приарктическими государствами в многостороннем и двустороннем формате, а также сотрудничеству в рамках региональных организаций.

Основные направления деятельности: научное и экономическое сотрудничество, приграничное сотрудничество, организация международной системы поиска и спасания, ликвидация последствий аварий, обеспечение международного научного и экономического присутствия на Шпицбергене, совместное развитие кроссполярных авиамаршрутов и эксплуатация Севромпути под юрисдикцией РФ.

Хотя в Стратегии-2013 нет специального раздела о военных угрозах в Арктике, наряду с сотрудничеством, документ указывает на меры по обеспечению военной безопасности и охране государственной границы РФ. Основные направления этой деятельности состоят в поддержании необходимого уровня боеготовности, создании условий для оперативного развертывания в регионе, совершенствовании системы контроля воздушного и надводного пространств, использовании технологий двойного назначения для комплексного решения задач безопасности и устойчивого социально-экономического развития АЗР, ведении гидрографических работ для уточнения разграничительных линий. Эти меры направлены на стратегическое сдерживание и недопущение силового давления на РФ, на отражение в случае необходимости агрессии, на обеспечение в мирное время безопасности всех видов деятельности в пределах исключительной экономической зоны и континентального шельфа РФ.

Таким образом, военная политика России в Арктике сводится к нейтрализации и сдерживанию угроз социально-экономическому развитию АЗР, а также безопасному освоению ресурсов континентального шельфа и контролю над воздушным и надводным пространством в исключительной экономической зоне России. Аналогично строится политика безопасности других арктических государств, что создает основу для взаимопонимания.

Однако Стратегия-2013 вызывает ряд вопросов, касающихся сферы безопасности и требующих дальнейшей проработки. Во-первых, в ней не содержит-

ся анализа политической ситуации в Арктике в целом, включающей как факторы сотрудничества, так и факторы конфликтности отношений РФ с другими участниками арктической политики. Между тем стратегия экономического освоения АЗР не может не учитывать более широкого внешнеполитического контекста, без которого нельзя в полной мере учесть реальные перспективы и пределы сотрудничества.

Во-вторых, раздел об обеспечении военной безопасности АЗР, где говорится о стратегическом сдерживании, не опирается на анализ интересов России в Арктике, военных угроз, военной деятельности других государств и международных организаций, включая блок НАТО. Но ведь именно такой анализ является основой для масштабов и направлений строительства вооруженных сил и объектов инфраструктуры в Арктике.

В-третьих, в Стратегии-2013 не дается оценка деятельности, влиятельности и полезности для защиты интересов РФ различных международных организаций, влияющих на политику в Арктике. Без опоры на эти организации трудно оптимизировать политико-дипломатическую и международно-правовую борьбу России по защите своих законных интересов. Это направление работы особенно важно, если учесть объективно сложившиеся правовые проблемы вокруг статуса Арктики и раздела шельфа. Они разрешаются только на пути диалога в рамках международных институтов.

В-четвертых, в документе обнаруживается недифференцированный подход к государствам-участникам арктической политики. Следует четко различать арктические, приарктические и неарктические государства, обладающие различными правами на освоение Арктики и различным статусом в международных организациях. В документе не всегда понятна разница между приарктическими и прибрежными государствами.

В-пятых, обращает на себя внимание, что в Стратегии-2013 не предусмотрено создание страхового механизма, который бы позволял накапливать средства на случай катастрофических последствий от экономической деятельности по примеру разлива нефти в Мексиканском заливе. Между прочим, на этом направлении имеется положительный опыт Канады, которая наложила запрет на бурение в арктических широтах, пока не будет создан достаточный страховой запас, поскольку государству будет не под силу справиться с последствиями подобной экологической катастрофы. Тем более это касается финансовых и технологических возможностей добывающих частных кампаний. Нельзя не учитывать и тот факт, что природа Арктики особо уязвима.

Очевидно, что Стратегия-2013 требует дальнейших уточнений и развития отдельных положений. Кроме того, для того, чтобы она стала воплощаться в жизнь, необходимо провести значительную работу по подготовке целого ряда федеральных законов и целевых программ развития.

В настоящее время сложилось четыре «круга» соперничества в Арктике. Во-первых, в борьбе за ресурсы Крайнего Севера, прежде всего, участвуют пять «официальных» арктических держав (Россия, США, Канада, Дания, Норвегия), которые, имея побережье на Северном Ледовитом океане, обладают преимущественными правами на разработку ресурсов Арктики. При этом США, сохраняя мировое лидерство, строят свою арктическую политику как часть национальной стратегии по обеспечению глобального господства. Для арктической стратегии Вашингтона характерна ставка на односторонние действия и игнорирование тех международных организаций, где представлена Россия[140].

Во-вторых, это приарктические государства, которые, не имея прямого выхода к Северному Ледовитому океану, тем не менее, находятся в непосредственной близости к Полярному кругу (Исландия) или обладают территорией, находящейся в Заполярье (Швеция и Финляндия)[141]. На этом основании их включили в АС, являющийся ведущей субрегиональной организацией.

В-третьих, это – международные организации западных стран (НАТО, Евросоюз, организации стран Северной Европы), которые с недавних пор также активно включились в арктическое соперничество[142].

Вдобавок к указанным трём, стремительно возникает еще один – четвертый – «круг» соперничества вокруг Арктики, который не может не учитывать Россия и другие региональные «игроки». Неарктические государства также стали проявлять интерес к освоению Арктики. Это неизбежно приведет к обостре-

---

[140] *Конышев В.Н., Сергунин А.А.* Арктические стратегии стран Северной Америки и Россия // Россия и Америка в XXI веке. 2011. № 2. С. 11; *Конышев В.Н., Сергунин А.А.* Новая доктрина Барака Обамы и национальные интересы России // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2012. № 14. С. 2–9; *Конышев В.Н., Сергунин А.А.* Ремилитаризация Арктики и безопасность России // Национальная безопасность. 2011. № 3–4. С. 55–67; *Конышев В.Н., Сергунин А.А.* Стратегия национальной безопасности Барака Обамы: старое вино в новых мехах? // США и Канада: экономика, политика, культура. 2011. № 1. С. 23–36; *Конышев В.Н., Сергунин А.А.* Стратегия национальной безопасности Б. Обамы: состоялось ли радикальное обновление? // Научно-аналитический журнал Обозреватель–Obsesver. 2010. Т. 251. № 12. С. 87–95.

[141] *Конышев В.Н., Сергунин А.А.* Северная Европа: общий арктический вектор // Европейская безопасность: события, оценки, прогнозы. 2011. № 24 (40). С. 10–13.

[142] *Конышев В.Н., Сергунин А.А.* Международные организации и сотрудничество в Арктике // Вестник международных организаций. 2011. № 3. С. 27–36; *Конышев В.Н., Сергунин А.А.* Ремилитаризация Арктики и безопасность России. С. 55–67; *Конышев В.Н., Сергунин А.А*. Северная Европа: общий арктический вектор. С. 10–13.

нию экономических и политических противоречий в регионе, поскольку правовой режим Арктики в ряде случаев не позволяет однозначно провести разграничительные линии даже между «официальными» арктическими державами. Неарктические государства не имеют прав на разработку арктического шельфа, поскольку не имеют прямого выхода к Северному Ледовитому океану. Поэтому они объективно заинтересованы в пересмотре уже сложившихся правовых норм и сфер влияния, а также «интернационализации» региона.

Рассмотрим взаимоотношения России с основными мировыми центрами силы, претендующими на влияние в Арктике.

Россия и США

Значение Арктики для США. Арктическое побережье США проходит по Аляске, на шельф которой, по оценкам национальной Геологической службы, приходится около 31% от неоткрытых запасов нефти всей Арктики, что составляет 27 млрд баррелей. Здесь также предполагается найти газ, но в гораздо меньших объемах.

Регион Арктики сохраняет важное стратегическое значение для ядерного подводного флота США. С позиций на северо-востоке Баренцева моря США могут поразить большинство важных целей, поскольку здесь пролегают кратчайшие траектории для баллистических ракет, направленных из восточного в западное полушарие. На Аляске располагается инфраструктура НОРАД, которая прикрывает США и Канаду с северного стратегического направления.

Многие эксперты отмечают смену мотивации деятельности Вашингтона на Крайнем Севере. Если в период «холодной войны» главным было военно-стратегическое противоборство с СССР, то сейчас основное значение имеют экономические интересы – доступ к нефтегазовым ресурсам Арктики. Наибольшую активность в Арктике проявляют такие компании как «Шеврон», «Экссон-Мобил», «Коноко-Филлипс».

Пересмотр интересов и политики США в Арктике начался после 2004 г. в связи с оживлением деятельности России на Крайнем Севере.

Содержание арктической стратегия США. 12 января 2009 г. была опубликована Директива по арктической политике США. В ней говорится, что «в Арктике США имеют широкие фундаментальные интересы в сфере национальной безопасности и готовы действовать независимо, либо в союзе с другими государствами по защите этих интересов». В Арктике Вашингтону выгодна максимальная реализация принципа свободы мореплавания и хозяйственной деятельности, поскольку США не участвуют в конвенциях ООН по морскому праву, дающих возможность оформить претензию в спорных ситуациях по раз-

делу шельфа. Заявленные официально американские интересы можно сгруппировать в несколько категорий.

Военно-стратегические интересы – ПРО и раннее предупреждение, развертывание наземных и морских средств для стратегической переброски сил в Арктику, стратегическое сдерживание, ведение морских операций, свобода навигации и перелетов. Именно для защиты этих интересов США при необходимости готовы действовать в одностороннем порядке.

Интересы внутренней безопасности – предупреждение террористических атак или других преступных действий, усиливающих уязвимость США в арктической зоне.

Политико-экономические интересы – расширение американского экономического присутствия при одновременной демонстрации морского могущества. США намерены не только защищать свои права в исключительной экономической зоне (200 миль от берега), но и осуществлять «надлежащий контроль» прилегающей акватории. Высшим национальным приоритетом названа также свобода трансарктических перелетов и свобода мореплавания применительно ко всей Арктике, включая Северный морской путь, который проходит вдоль территории России.

Таким образом, в арктической стратегии США оставляют за собой право действий не просто в одностороннем порядке, но и осуществлять контроль пространств Арктики за пределами юридически обоснованных разграничительных линий.

В развитие положений упомянутой директивы в октябре 2009 г. была опубликована «Арктическая дорожная карта» для ВМС США, содержавшая пятилетний план расширения морских операций в Арктике. Одной из целей «дорожной карты» названо обеспечение вооруженных сил системами оружия, обнаружения, связи и управления, а также другими объектами военной и гражданской инфраструктуры, адаптированными к условиям Арктики. В «дорожную карту» включено совершенствование систем морского базирования для защиты от баллистических и крылатых ракет, сил и средств для борьбы с подводными лодками и для контроля прибрежной зоны.

«Дорожная карта» предусматривает создание оперативно-тактического соединения по изучению последствий изменения климата для стратегических целей и характера морских операций в Арктике. В фокусе ее внимания находятся также постоянный мониторинг угроз безопасности интересам США, изучение возможностей ближайших конкурентов в Арктике, анализ действий и мотиваций всех государственных и негосударственных участников арктической

политики. Важной частью «дорожной карты» является организация военно-научных исследований.

Положения арктической стратегии последовательно реализуются в практической политике. Об этом говорят планы по увеличению военной спутниковой группировки США, нацеленной на Арктику. При Б. Обаме США активизировали деятельность средств ПВО, нацеленных на перехват патрулирующей Арктику и Северную Атлантику российской стратегической авиации. Намечается наращивание присутствия в Баренцевом море атомного подводного флота США, который отрабатывает оперативные действия в условиях Арктики. Учения с участием ВМФ и авиации проводятся в Чукотском море, вблизи российских территориальных вод. В США продолжается обсуждение вопроса о строительстве атомных ледоколов для поддержки морских операций в Арктике. В сопроводительной справке к принятому в конгрессе законопроекту отмечается: «Одной из миссий Службы береговой охраны является предоставление США потенциала для поддержки национальных интересов в полярных регионах. США должны и будут присутствовать в Арктике на море и в воздухе в масштабах, достаточных для поддержки режимов превентивности и реагирования, а также для выполнения дипломатических задач». В последние годы США активно участвовали в учениях НАТО в арктическом регионе. Очевидно, что США вместе с другими странами Запада планируют усиливать многостороннее военное сотрудничество в Арктике.

Для реализации арктической стратегии администрация Б. Обамы предпринимала усилия по ускоренной ратификации сенатом США Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Это не только включит США в правовой механизм согласования политики с другими арктическими государствами, но и даст возможность расширить добычу минеральных ресурсов за пределы 200-мильной зоны. Правда, принцип свободы мореплавания для американских судов не сочетается с ограничениями, которые накладывает Конвенция. В конгрессе США сохраняется мощная оппозиция присоединению к Конвенции, поскольку последствия такого шага чреваты финансовыми потерями для части американских компаний, уже ведущих разработку различных ресурсов на шельфах других государств. Против выступают и многие республиканцы-консерваторы.

Между соперничеством и сотрудничеством. Противоречия (явные и скрытые) между Россией и США по вопросам Арктики существуют по нескольким направлениям. Как и многие другие государства, США стремятся к тому, чтобы статус Севморпути, проходящего вдоль арктического побережья России, стал международным. В случае реализации этих планов РФ не только

лишится значительных доходов за пользование маршрутом другими государствами, это объективно повысит военно-стратегическую уязвимость РФ с северного направления.

По-разному Москва и Вашингтон относятся к ведущей региональной организации – Арктическому совету. Если Россия заинтересована в расширении полномочий совета, то в Директиве 2009 г. прямо говорится, что США считают совет только форумом для обсуждения и выступают против придания ему статуса международной организации, вырабатывающей обязательные для исполнения решения.

С другой стороны, США всячески поддерживают активизацию НАТО в Арктике, фактически выталкивая другие международные организации (Арктический совет и Совет Баренцева-евроарктического региона, в котором США не участвуют). При существующем характере отношений между Россией и НАТО такие шаги будут иметь негативные последствия для России, не имеющей надежных союзников в Арктике.

До тех пор, пока США не ратифицируют Конвенцию ООН по морскому праву, сохраняется возможность обострения споров с Россией по разграничительным линиям в арктических морях и по границе шельфа. Следует помнить, что США негативно относятся к попыткам РФ расширить зону своего шельфа за счет хребта Ломоносова и поднятия Менделева. В 2001 г. под давлением госдепартамента на Комиссию ООН по границам континентального шельфа, российская заявка была отклонена. Россия не ратифицировала договор с США о разграничительной линии в Беринговом море.

Но в отношениях США и России есть и значительный потенциал сотрудничества в Арктике. Его основу многие эксперты видят в декларации, подписанной «арктической пятеркой» в г. Илулиссат в мае 2008 г., которая говорит о том, что правовой основой для проведения разграничительных линий признается Конвенция по морскому праву 1982 г., а стороны намерены решать проблемы путем переговоров. В русле общего стремления Б. Обамы к перезагрузке отношений с Россией прозвучали заявления и самого президента США, и госсекретаря о намерении сотрудничать в Арктике с Россией. Однако, скорее всего, сотрудничество следует ожидать только на тех направлениях, где США не обойтись без российского участия.

В частности, это касается мер по обеспечению безопасности морских и авиационных перевозок в арктических широтах, о чем в мае 2011 г. государства-члены Арктического совета подписали соглашение. Каждый из подписантов

взял обязательство создать силы и средства для обеспечения безопасности в своем сегменте и оперативного обмена информацией.

Намечается масштабное сотрудничество в освоении ресурсов Арктической зоны России. Российская компания «Роснефть» и американская «Экссон-Мобил» в апреле 2012 г. подписали соглашение о сотрудничестве по геологоразведке и разработке залежей нефтегазовых ресурсов в Карском море. России выгодно привлечение недостающих финансовых ресурсов (капитализация «Экссон-Мобил» – 400 млрд долл.) и современные технологии разведки и бурения в северных широтах. Еще один совместный проект ведут «Роснефть» и американская компания «Коноко-Филипис» в Ненецком АО, где разрабатывается перспективное Ардалинское месторождение и ожидается увеличение инвестиций с американской стороны.

Еще одно направление двустороннего сотрудничества – это развитие трансарктических маршрутов для авиаперелетов, предполагающих развитие инфраструктуры связи и сопровождения, модернизации и строительства новых аэропортов на территории России. Этот сегмент рынка авиаперевозок считается самым быстрорастущим.

Обоюдно выгодным было и остается сотрудничество США и России в научном изучении и природоохранной деятельности в Арктике. Очевидно, что любые решения, касающиеся экономического освоения Крайнего Севера должны опираться на научный анализ в связи с уязвимостью северной природы и сложными погодными, социально-бытовыми и другими условиями. На этом направлении Россия может предложить ледокольный флот и богатый опыт арктических экспедиций.

В военно-политическом аспекте в отношениях Вашингтона и Москвы назрело укрепление мер взаимного доверия в Арктике в военно-политической области. К таким мерам следует отнести взаимное предупреждение о планах передвижении сил военных флотов в «чувствительных» зонах, ограничение военного присутствия в Арктике.

В настоящий момент сложно предсказать, как будут развиваться отношения США и России в Арктике. Это будет зависеть, во-первых, от общего настроя в российско-американских отношениях, которые могут поменяться с приходом к власти в США республиканцев. Во-вторых, от эффективности российской экономической политики в Арктике по привлечению иностранных инвестиций и технологий. И здесь уже сделан ряд положительных шагов. В-третьих, от того, сохранят ли США нынешний курс на преимущественно одно-

сторонние действия в регионе или они сделают выбор в пользу многостороннего сотрудничества.

Россия и Канада

Интересы Канады в Арктике. Канадский сектор Арктики по своей величине (25%) уступает только российскому (40%). Канада входит в пятерку так называемых «официальных» арктических государств (кроме нее самой, это – США, Россия, Дания и Норвегия), которые, согласно современному международному праву, имеют преимущественные юридические основания для экономического освоения прилегающего арктического шельфа.

Основной интерес для Канады представляет перспектива разработки нефтегазовых месторождений. Наряду с традиционными месторождениями нефти и газа, в прибрежной зоне канадской Арктики находятся огромные запасы гидрата метана, которых, если будет налажена его промышленная добыча, хватит, чтобы обеспечить страну на несколько сотен лет[143]. Однако до настоящего времени около трети разведанных запасов нефти и газа Канады остаются неиспользованными. Пока еще не разработаны достаточно безопасные технологии, и Канада не ведет бурения на своем арктическом шельфе. Не проработан и механизм страхового обеспечения на случай крупной аварии и возникновения угрозы окружающей среде. Помимо нефтегазовых ресурсов, на канадском Севере расположены значительные запасы ценных минералов: залежи алмазов, меди, цинка, ртути, золота, редкоземельных металлов, урана.

Таяние полярных льдов увеличивает время навигации по так называемому Северо-западному проходу (СЗП), на контроль за которым претендует Канада. В случае освобождения ото льда этот пролив будет сопоставим по экономической привлекательности с Северным морским путем (СМП) вокруг арктического побережья России. Дело в том, что он значительно сокращает путь из Восточной Азии в Европу и Восточное побережье США и Канады (по сравнению с маршрутом через Панамский канал), и при этом не требуется транзитных платежей для прохода по нему.

Как и Россия, Канада придерживается секторального принципа деления арктических пространств, который нацелен на контроль за арктическими пространствами вплоть до Северного полюса (т.е. разграничительная линия условно проводится от Северного полюса по меридиану до крайних восточной и западной точек континентального арктического побережья Канады).

Стратегия Канады по освоению Арктики. В Канаде понятие «Север» шире понятия «Арктика» и включает в себя и некоторые земли южнее Поляр-

[143] Канада и Япония начали добычу газа в Арктике // http://test.actualcomment.ru/news/17083.

ного круга. На канадский Север приходится 40% сухопутной территории страны, но проживает там только 107 тыс. человек. Географически в него включаются территории не только севернее, но и южнее Полярного круга: Северо-западные территории, территории Нунавут и Юкон, а также острова и водные пространства до Северного полюса включительно. Как уже отмечалось, морские границы, идущие от арктического побережья Канады в направлении Северного полюса, определяются Оттавой в соответствии с секторальным принципом. Канадский Север освоен в гораздо меньшей степени, чем Арктическая зона России, как в социально-экономическом, так и в военном отношениях. Поэтому основный смысл арктической политики Оттавы состоит в комплексном освоении этого региона.

Основные направления стратегии изложены в правительственном документе «Северная стратегия Канады: наш Север, наше наследие, наше будущее»[144], опубликованном в 2009 г.:

1. *Защита суверенитета Канады в арктическом секторе.* Планируется наращивание военного присутствия для усиления контроля над сухопутными территориями, морским и воздушным пространствами Арктики.

2. *Обеспечение социально-экономического развития канадского Севера.* Речь идет о ежегодных дотациях северным территориям в размере 2,5 млрд долл. на развитие системы здравоохранения, образования и социального обслуживания. Главными источниками благосостояния в ближайшей перспективе будут разработка нефтегазовых месторождений недалеко от устья реки Маккензи и добыча алмазов.

3. *Защита окружающей среды и адаптация к изменениям климата.* Экономическое планирование будет учитывать сбережение экосистем, создание национальных парков, переход на источники энергии, которые не сопровождаются выбросами углерода в атмосферу, участие в создании международных стандартов, регулирующих хозяйственную деятельность в Арктике.

4. *Развитие самоуправления, хозяйственной и политической активности северных территорий как части политики по освоению Севера.* Помимо федеральных дотаций, на эти цели направляются доходы от добычи полезных ископаемых путем передачи общинам коренных народностей в собственность части прибыльных объектов, таких как газовые трубопроводы и пр.

Очевидно, что большинство приоритетов политики Оттавы в арктическом регионе лежит в сфере обеспечения устойчивого социально-экономического и экологического развития канадского Севера. Её арктическая стратегия имеет

---

[144] http://www.northernstrategy.gc.ca/cns/cns-eng.asp.

скорее внутреннюю, чем внешнюю направленность (что, кстати, роднит её с российской политикой на Крайнем Севере).

Военно-политический аспект является важным, но не определяющим в Северной стратегии Оттавы. Для Канады прямые военные угрозы в арктическом регионе отсутствуют. Главный мотив обеспечения и даже определенного наращивания военного присутствия Канады в регионе состоит в том, что сегодня она не имеет ни ресурсов для реального контроля за огромными пространствами Крайнего Севера, ни опыта военных операций в Арктике. Канада исторически не проявляла заметной военной активности в Арктике, в годы «холодной войны» во многом полагаясь на США, и поэтому не имеет здесь оборудованных глубоководных портов, развитых систем коммуникаций и связи, ледоколов и значительных вооруженных формирований. Задачи военного характера, поставленные в Северной стратегии Канады, весьма ограниченны по своим масштабам и направлены, в основном, на ликвидацию очевидных «брешей» в системе национальной безопасности на арктическом направлении и защиту экономических интересов страны в данном регионе. В этом плане действия Оттавы созвучны тому, что предпринимают другие арктические державы.

Россия и Канада в Арктике: конфликтогенный потенциал. «Проблемные» области российско-канадских отношений в Арктике включают в себя следующие моменты:

- *Территориальные споры.* Вместе с Россией и Данией Канада претендует на расширение своего шельфа за счет подводного хребта Ломоносова путем подачи заявки в комиссию ООН. Именно с целью доказать, что данный хребет является продолжением североамериканской континентальной платформы, в 2008–2009 гг. проводились совместные американо-канадские исследования по изучению шельфа в районе к северу от Аляски до хребта Альфа-Менделеева и на восток до Канадского арктического архипелага[145]. Россия готовит аналогичную заявку (и уже подавала её в 2001 г., правда, безуспешно), так что в этом вопросе Россия и Канада выступают оппонентами.

Следует отметить, что претензии на хребет Ломоносова – не единственный территориальный спор Оттавы со своими арктическими соседями. Канада также оспаривает у Дании принадлежность небольшого (площадью всего 1,3 кв. км) необитаемого острова Ханс (этот конфликт уже близок к урегулированию) и разграничительную линию в море Линкольна. У США Канада оспаривает морскую границу в море Бофорта, где предполагают обнаружить запасы

[145] Экспедиция в Арктику // Оружие России (Интернет-портал). 30.07.2010. / www.arms-expo.ru/site.xp/049057054050124049055049049051.html.

нефти и газа, а также статус СЗП (Канада настаивает на своих суверенных правах на этот проход, а США считают его международными водами). Однако эти споры не считаются настолько серьезной проблемой, чтобы препятствовать сотрудничеству с этими государствами, включая военно-политическую сферу.

- *Усиление военной активности Канады в Арктике*. Стремясь ликвидировать свое отставание в сфере обеспечения военной безопасности в Арктике, Оттава в последние годы взяла курс на расширение своего военного присутствия в регионе. В частности намечено строительство военного тренировочного центра на берегу СЗП в местечке Ресолют-Бэй (595 км от Северного полюса) и объектов морской инфраструктуры. Для усиления возможностей Службы береговой охраны запланировано строительство глубоководного причала (г. Нанисивик), нового ледокола *Diefenbaker* и трех патрульных кораблей, способных действовать в ледовой обстановке. Для мониторинга арктических пространств будет использоваться новейший канадский космический спутник типа *RADARSAT-II,* а также возможности совместной канадско-американской системы НОРАД, разведывательной станции перехвата сигналов в местечке Элерт (о. Элсмир, Канадский арктический архипелаг). Намечены программы по модернизации и увеличению подразделений канадских рейнджеров к концу 2012 года до 5 тыс. чел. Они набираются в основном из местного коренного населения и должны вести наблюдение и проводить поисково-спасательные операции в арктических условиях.

В 2010 г. правительство Канады объявило о закупке у США 65 новейших истребителей *F-35 Lightning II* на общую сумму 16 млрд долл., включающую обслуживание самолетов в течение 20 лет. Не совсем понятно, правда, против кого их намерены использовать в Арктике: *F-35* предназначены для выполнения тактических задач по поддержке наземных операций, бомбометанию и ведению ближнего воздушного боя, однако высадку войск на территории канадского Севера никто из арктических «игроков» не планирует и пара устаревших российских бомбардировщиков, выполняющих в основном тренировочные полеты до воздушной границы Канады, не представляет собой сколько-нибудь серьезной угрозы. По мнению экспертов Канадского института по вопросам обороны и внешней политики, эти закупки скорее гарантия безопасности на будущее, чем ответ на сегодняшние вызовы[146]. Согласно другим оценкам, для Канады актуальны другие задачи: развитие патрульной авиации для наблюдения

---

[146] *Granatstein J.* Our F-35 future: We need someone to watch over us // The Globe and Mail. 01.09.2010. / www.theglobeandmail.com/news/opinions/our-f-35-future-we-need-someone-to-watch-over-us/article1691878.

за побережьем и наращивание морской мощи[147]. Эти и другие инициативы привели к удвоению военных расходов Канады по сравнению концом 1990-х[148].

С 2008 г. Канада начала проводить в Арктике регулярные учения собственных вооруженных сил, а также маневры с участием других государств. Их заявленная цель – защита суверенитета Канады на Крайнем Севере. Приглашать на подобные учения Россию Канада не планирует. Канада, США и Дания в Арктике совместно не только проводят учения, но и выполняют патрульные функции, а также отрабатывают операции по спасению на водах.

Впрочем, эксперты призывают не переоценивать значимость этих канадских военных приготовлений, т.к., по их мнению, это, скорее, демонстрация своей готовности защищать свои экономические интересы и отвечать на «нетрадиционные» (невоенные) вызовы в регионе, чем подготовка к широкомасштабному военному конфликту[149]. Для последнего у Канады нет ни желания, ни материально-технических возможностей. В сфере стратегической обороны Оттава по-прежнему намеревается полагаться на США. Этот сценарий представляется ей наиболее выгодным в финансовом и функциональном отношениях[150].

Влияние внутриполитической конъюнктуры на арктическую политику Оттавы. К сожалению, Северная стратегия Канады часто становится заложницей предвыборных баталий внутри этой страны. Политики, принадлежащие к разным лагерям, учитывают тот факт, что большинство канадцев считает: подтверждение суверенных прав на Арктику – приоритет номер один во внешней политике страны. По данным опросов общественного мнения, 40% канадцев являются сторонниками «жесткой линии» в этом вопросе. Особенно часто в период парламентских избирательных кампаний арктическую «карту» разыгрывают канадские консерваторы. Например, их глава (нынешний премьер-министр Канады) С. Харпер особенно часто выступает с антироссийскими и проамериканскими заявлениями[151]. Несмотря на то, что далеко не все канадцы одобряют антироссийскую риторику С. Харпера, подобные действия канадско-

---

[147] *Simpson J.* Just what we need: a $16-billion fighter jet // The Globe and Mail. 16.07.2010. / www.theglobeandmail.com/news/opinions/just-what-we-need-a-16-billion-fighter-jet/article1641373.

[148] *Blunden M.* The new problem of Arctic stability // Survival. 2009. Vol. 51, № 5. P. 127.

[149] *Загорский А.* Милитаризация Арктики: не так страшен черт, как его малюют. 19.04.2012 // http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=327#top.

[150] The National Military Strategy of the United States of America 2011: redefining America's leadership. Washington: Department of Defense, 2011. P. 11 // http://www.army.mil/info/references/docs/NMS%20FEB%202011.pdf.

[151] Prime Minister Steven Harper's 2011 Convention Speech, June 13, 2011. / http://www.conservative.ca/press/news_releases/ prime_minister_stephen_harper_s_2011 _convention_ speech.

го руководства не способствуют сближению позиций Москвы и Оттавы по арктическим вопросам.

Горизонты российско-канадского сотрудничества в Арктике. Правовой основной российско-канадских отношений является политический Договор о согласии и сотрудничестве от 19 июня 1992 г., а также ряд экономических соглашений: Соглашение о торговых и коммерческих отношениях (1992 г.), Соглашение о поощрении и взаимной защите капиталовложений (1991 г.), Соглашение об экономическом сотрудничестве (1993 г.), Соглашение об избежании двойного налогообложения (1995 г.), Соглашение о воздушном сообщении и Соглашение о принципах и основах сотрудничества между субъектами Российской Федерации и провинциями и территориями Канады (2000 г.), Соглашение о сотрудничестве в области мирного использования атома (1989 г.)[152].

Существует и ряд документов, непосредственно посвященных арктическим вопросам. Так, 18 декабря 2000 г. было принято Совместное российско-канадское заявление о сотрудничестве в Арктике и на Севере, в котором намечались основные направления двустороннего взаимодействия в регионе. В ноябре 2007 г. во время визита в Канаду председателя правительства РФ были заключены 9 отраслевых соглашений: по российско-канадскому сотрудничеству в Арктике, об использовании атомной энергии в мирных целях, в области сельского хозяйства, рыболовства, ветеринарного и фитосанитарного контроля, в финансовой сфере.

Наряду с правовой, укрепляется и институциональная база российско-канадских отношений. В 1995 г. была создана российско-канадская Межправительственная экономическая комиссия (МЭК). В состав МЭК входят подкомиссия по агропромышленному комплексу и рабочие группы по строительству, топливу и энергетике, горнодобывающей промышленности, сотрудничеству в Арктике и на Севере. К настоящему времени проведено восемь заседаний МЭК. Последняя сессия была проведена в Оттаве в 2011 г. совместно с Российско-Канадским форумом по животноводству и заседанием Российско-Канадского делового совета в формате Российско-Канадского делового саммита. Проведение очередного, 9-го заседания МЭК запланировано на 2013 год в Москве.

Кроме того, с сентября 2002 г. действует (формально – вне рамок МЭК) российско-канадская рабочая группа по сотрудничеству в области изменения климата. В октябре 2005 г. был создан Российско-канадский деловой совет

---

[152] Справочный материал МИД РФ // http://www.mid.ru/bdomp/ns-rsam.nsf/1f773bcd33ec925d432569e7004196dd/852c88fa2fd18a9f43256a2c0049b418!OpenDocument Российско-канадские торгово-экономические отношения // http://www.montreal.mid.ru.

(РКДС), в составе которого действуют рабочие группы по сельскому хозяйству, горной добыче, энергетике, информационным и телекоммуникационным технологиям, транспорту, финансам, лесной промышленности.

Несмотря на наличие указанного выше конфликтного потенциала, у России и Канады имеется немало возможностей и для налаживания арктического сотрудничества:

- *Торгово-экономическое сотрудничество.* Проект «Северный воздушный мост» предполагает создание комплексной системы связи в арктических широтах (в частности, путем запуска спутников на высокоэллиптическую орбиту и развития необходимой наземной инфраструктуры) для обеспечения авиационного сообщения между аэропортами городов Красноярск и Виннипег. Другой проект – «Арктический мост» – предполагает обеспечение кроссполярных морских перевозок между портами Мурманск и Черчилл.

Наиболее крупные совместные инвестиционные проекты в российской Арктике включают:

1) покупку и освоение золоторудных месторождений «Купол» и «Двойное» на Чукотке (компания Kinross Gold);

2) разработку серебряно-полиметаллического месторождения «Мангазейское» в Якутии (ЗАО «Прогноз»/Silver Bear Resources);

3) выполнение проектных работ и поставку оборудования по третьей фазе строительства проекта «Коряга нефтяные поля» в Ненецком автономном округе («Глобалстрой Инжиниринг»/SNC LAVALIN);

4) освоение месторождения «Федорова тундра» (Мурманская область);

5) освоение канадской технологии «холодный асфальт» в строительстве автодорог в условиях экстремального климата Арктики (Якутия);

6) разработку и производство арктических мореходных вездеходов на воздухоопорных гусеницах;

7) содействие внедрению на территории Ненецкого автономного округа ветродизельных комплексов приспособленных для работы в арктических условиях и пр.

- *Научно-техническое сотрудничество.* В принятом 2 июня 2011 г. Совместном российско-канадском заявлении о сотрудничестве в области науки, техники и инноваций говорилось, что стороны считают приоритетной совместную деятельность в следующих областях: энергия и энергоэффективность, нанотехнологии, биомедицинские технологии, исследование климата и Арктики. Следует отметить, что при отсутствии ледоколов, специальных судов для ведения исследований в ледовых условиях, надежных систем космической связи

Канада заинтересована в привлечении соответствующего потенциала России для проведения совместных научных исследований в регионе. Многочисленные научно-образовательные проекты России и Канады также включают сотрудничество канадских университетов с Северным (Арктическим) университетом (Архангельск).

- *Экология.* Рабочая группа по Арктике и Северу МЭК реализует целый комплекс проектов по программе «Сохранение и восстановление биологического разнообразия северных территорий и защиты окружающей среды, сотрудничество в области сельского и лесного хозяйства».

В 2011 г. правительство РФ приняло решение о выделении 10 млн евро на 2011–2013 гг. в Инструмент поддержки проектов, создаваемый под эгидой Арктического совета (АС). Тем самым был «запущен» коллективный фонд, средства которого будут направляться на ликвидацию источников экологических загрязнений и на устранение так называемых экологических «горячих точек» в Арктике. В рамках АС готовится юридически обязывающий документ о предотвращении разливов нефти в арктическом регионе и борьбе с их последствиями. Среди новых крупных проектов Совета на ближайший период – создание механизмов экосистемного управления окружающей средой в Арктике, интегрированная оценка многосторонних факторов происходящих в регионе изменений и тенденций в развитии человека в меняющихся условиях Арктики.

- *Коренные народности.* В соответствии с российско-канадской декларацией о сотрудничестве в Арктике 2000 г. реализуется ряд программ, нацеленных на создание благоприятных условий жизнедеятельности коренных народов Севера. Одна из таких программ – «Обмен опытом управления северными территориями», – стартовавшая в 2011 г., осуществляется при участии аппарата полномочного представителя президента РФ в Сибирском федеральном округе и Министерства по делам индейцев и развитию севера Канады. Научное сопровождение оказывает Институт экономики и организации промышленного производства (ИЭОПП) Северного отделения РАН.

В 2006–2009 гг. при участии Канадского агентства международного развития, Минрегионразвития РФ, а также ряда российских организаций по делам малочисленных северных народов была реализована российско-канадская программа сотрудничества по развитию Севера. Она проводилась на территории Ямало-Ненецкого АО, Ханты-Мансийского АО и Хабаровского края. Среди ее проектов, направленных в основном на гуманитарное сотрудничество, имеются проекты по развитию природопользования и малого бизнеса.

По линии Рабочей группы по Арктике и Северу МЭК реализуются многочисленные проекты по созданию модельной территории традиционного природопользования коренных малочисленных народов; развитию местных видов спорта; культурным обменам между коренными народами российского и канадского Севера.

В рамках АС Россия ведет работу по созданию общедоступного Интернет-архива данных об освоении и культуре Арктики – «Электронная память Арктики», а также оказанию поддержки молодым оленеводам Севера, совместной работе с организациями коренных народов по очистке территорий от источников экологических загрязнений и пр.

- *Решение территориальных споров.* Несмотря на то, что Россия и Канада являются соперниками в вопросе о разделе арктических пространств, они разделяют ряд общих принципов, которые делают возможным их сотрудничество даже в этой проблемной сфере. Во-первых, оба государства выступают за решение спорных вопросов путем переговоров и на основе норм международного права. Именно так Москва и Оттава собираются решать их спор относительно подводного хребта Ломоносова, потенциально богатого нефтегазовыми ресурсами. Во-вторых, обе страны выступают за секторальный принцип деления арктических пространств (когда Северный полюс рассматривается в качестве точки, от которой проводятся прямые линии вдоль долгот). Этот принцип им более выгоден, чем так называемый «медианный линейный метод», когда разделение происходит по принципу равноудалённости граничной линии от береговой линии (или базовых точек береговой линии) сопредельных государств. Применение секторального принципа могло бы значительно увеличить контролируемые площади арктических пространств РФ и Канады. В-третьих, Россия и Канада выступают за закрепление статуса транзитных морских путей в Арктике (СМП и СЗП) как внутренних вод, что могло бы принести обеим странам немалые экономические выгоды.
- *Сотрудничество в рамках международных организаций.* Особую роль в этой сфере обе страны отводят Арктическому совету, созданному по инициативе Канады в 1996 г. Главной общей целью обоих государств является превращение АС в ведущую (и полноценную) международную организацию с правом принятия обязательных (для ее членов) решений. По мнению Москвы и Оттавы, именно АС должен стать тем органом, в котором бы решались все основные проблемы арктического региона (от вопросов экологии и обеспечения транспортной безопасности до обеспечения прав малых народов Арктики и культурного сотрудничества). Как уже отмечалось, далеко не все члены Совета

согласны с подобными планами, а США практически на протяжении всего времени его существования де-факто саботировали его деятельность (хотя на словах говорят о важности этого международного института).

Россия и Канада давно предлагали точнее определить статус постоянных наблюдателей АС для неарктических государств и международных организаций. Тем самым для неарктических государств и международных организаций был бы четко прописан предел их возможностей в Арктике и одновременно подтверждался бы приоритет пяти арктических государств. Это выгодно как России, так и Канаде, имеющим самые протяженные границы в Арктике. Такой документ, позволяющий упорядочить процесс предоставления статуса постоянного наблюдателя внеарктическим государствам и организациям, а также ясно определяющий права и обязанности постоянных наблюдателей АС, в конце концов был разработан и подписан на министерской встрече Совета в Нууке (Гренландия) в мае 2011 г.[153] На следующей министерской встрече АС, которая планируется на 2013 г., будут приняты первые решения о том, кому еще будет предоставлен статус постоянного наблюдателя в Совете.

Чтобы усилить влиятельность АС, Москва и Оттава давно предлагали сформировать постоянно действующий секретариат и выделять финансовые средства для более эффективной деятельности рабочих групп Совета. Именно под российским и канадским влиянием на министерской встрече в Нууке было решено создать полноценный секретариат АС, базирующийся в Тромсё (Норвегия). Бюджет секретариата будет относительно небольшим. Его основную часть составят средства для оплаты работы 10 сотрудников, включая главу секретариата. Бюджетом также предусмотрены их содержание и командировки на различные мероприятия. Ориентировочная сумма составляет 1 млн евро. Для программных проектов будут использоваться взносы в дополнение к регулярному бюджету.

Важно отметить, что усиление влияния Совета в регионе препятствует претензиям НАТО на то, чтобы стать главным «провайдером» безопасности в Арктике (за что особенно рьяно выступают США).

- *Сфера безопасности.* Москва и Оттава предприняли определенные шаги по налаживанию сотрудничества в этой области. С 1994 г. действует межведомственный Меморандум о сотрудничестве в военной области, в соответствии с которым стороны обмениваются визитами высокопоставленных военных чиновников и проводятся военно-штабные переговоры. С 2002 г. Канада участвует в программе Глобального партнерства, в рамках которой в 2004 г. было

[153] http://www.mid.ru/brp_4.nsf/0/1C9544E2A6C34E6EC325788F00506EE0.

подписано двустороннее межправительственное Соглашение о сотрудничестве в области уничтожения химического оружия, утилизации атомных подводных лодок, выведенных из состава военно-морского флота, учета, контроля и физической защиты ядерных материалов и радиоактивных веществ. Канада объявила о выделении в течение 10 лет 1 млрд кан. долл. (ежегодно по 100 млн кан. долл.) на эти цели. Отметим, что значительная часть этих проектов реализуется в российском Заполярье.

В русле политики Оттавы по демилитаризации Арктики следует воспринимать её инициативу по созданию в Арктике зоны, свободной от ядерного оружия. Россия в целом воспринимает эту идею положительно (напомним, что Москва выступала с подобной идеей во времена М.С. Горбачева), но у неё есть вопросы относительно географических рамок подобной зоны. Она согласна на создание безъядерной зоны в Арктике при условии, что под неё не подпадет дислокация и деятельность Северного флота РФ, в составе которого находится 2/3 стратегических подлодок, оснащенных ядерным оружием.

В последние годы российско-канадское сотрудничество развивается, главным образом, в том, что касается новых угроз и вызовов, порождаемых как климатическими изменениями, так и расширением хозяйственной деятельности в Арктике (вопросы так называемой «мягкой безопасности»). На передний план все больше выходят такие проблемы, как безопасность судоходства, опасность загрязнения морской среды, расширение масштабов трансграничной незаконной деятельности, в частности, незаконной миграции, трансграничной организованной преступной и террористической деятельности.

Думается, что согласованная политика в отношении Канады по линии различных правительственных ведомств России, а также институтов гражданского общества позволит, с одной стороны, нейтрализовать имеющийся конфликтный потенциал в российско-канадских отношениях, с другой – укрепить механизмы дву- и многостороннего, внеблокового сотрудничества в Арктике.

Россия и страны Северной Европы

В течение последнего десятилетия явно наметилась тенденция к координации арктической политики пяти североевропейских стран (Дания, Исландия, Норвегия, Финляндия и Швеция). К этому их подталкивает, прежде всего, ограниченность их ресурсов в деле освоения Арктики, а также наличие сильных конкурентов в лице таких держав как США, Канада и Россия. Попытка «пятерки» позиционировать себя как единого актора в вопросах арктической политики, естественно, привлекает всеобщее внимание к новому игроку. Какие же це-

ли ставят перед собой эти страны в регионе, и насколько реально формирование ими единого блока в вопросах арктической политики?

Прежде всего, «пятерка» постаралась создать прочную институциональную базу для своей политики в регионе. Для этих целей она использовала ранее созданные Совет министров северных стран (СМСС), Северный совет, Северный инвестиционный банк, Северный фонд развития, NEFCO (Северная экологическая финансовая корпорация), Северный проектный фонд и пр. В 2002 г. страны Северной Европы учредили под эгидой СМСС Программу арктического сотрудничества (ПАС), которая обновляется каждые три года. В помощь ПАС был создан Арктический консультативно-экспертный совет, который разрабатывает рекомендации для СМСС и действующего под эгидой последнего Комитета северного сотрудничества, а также следит, чтобы деятельность СМСС и иных североевропейских институтов не дублировалась с работой других региональных организаций.

Среди последних, «пятёрка» отдает несомненное предпочтение Арктическому совету. Он был создан в 1996 г. по инициативе Канады для содействия сотрудничеству в области охраны окружающей среды и обеспечения устойчивого развития приполярных районов. Членами АС являются 5 арктических (Россия, Дания, Норвегия, США и Канада) и 3 приарктических (Исландия, Финляндия, Швеция) государства. Статус наблюдателя в АС имеет Еврокомиссия и ряд неарктических государств – Франция, Германия, Англия, Испания, Нидерланды, Польша.

«Пятёрка» с самого начала поддерживала АС и принимала активное участие в его деятельности. Североевропейцы считают, что именно он должен стать основной организацией при решении региональных проблем, и что он должен превратиться из дискуссионного форума (каковым он является сейчас) в авторитетный международный орган, чьи решения имели бы обязательный для его членов характер. «Пятёрка» считает, что совет поможет ей в достижении её стратегических целей в Арктике. Однако она была разочарована тем, что на протяжении многих лет АС был достаточно пассивен в решении региональных проблем, в чем она склонна винить, прежде всего, США, которые не хотят встраивать свою арктическую политику в русло какой-либо международной организации, предпочитая сохранять свободу рук в регионе.

Для того, чтобы переломить ситуацию в АС в нужную сторону, Норвегия, Дания и Швеция договорились о формировании единой «повестки дня» и координации своих действий в течение сроков их председательства в совете в 2006–2013 гг. Общая программа действий включает следующие приоритеты: 1) забо-

та об условиях проживания коренных народов Севера; 2) принятие мер по охране окружающей среды; 3) меры по предотвращению изменения климата в Арктике; 4) сохранение биологического разнообразия в регионе; 5) интегрированное управление природными ресурсами; 6) улучшение оперативного взаимодействия между членами АС как в плане координации деятельности административных структур, так и в плане общего обмена информацией, касающейся региона; 7) дальнейшее институциональное совершенствование АС. Так, Дания, Швеция и Финляндия, будучи членами ЕС, выступают за придание Еврокомиссии полновесного членства в АС вместо нынешнего статуса наблюдателя.

Из последних (довольно успешных) инициатив АС, активно поддержанных «пятёркой», можно назвать разработку в его рамках соглашения о поисково-спасательных операциях в Арктике, подписанного в мае 2011 г.

Страны Северной Европы также стараются проводить единый курс в рамках Совета Баренцева-евроарктического региона, созданного в 1993 г. по инициативе Норвегии. Кроме последней, в него вошли на правах постоянных членов Дания, Исландия, Россия, Финляндия и Швеция, а также Еврокомиссия. Великобритания, Германия, Италия, Канада, Нидерланды, Польша, Франция, США, Япония имеют статус наблюдателей. СБЕР делает основной акцент на вопросах охраны окружающей среды, либерализации таможенной политики и развития региональной инфраструктуры. В последнее время Осло предпринял немалые усилия по активизации этой организации и институциональному укреплению СБЕР. Так, в 2008 г. в г. Киркенес (север Норвегии) был создан международный секретариат совета. В 2006 г. там же был учрежден Баренц-институт, который рассматривается как «мозговой трест», обслуживающий и норвежский национальный, и международный секретариаты СБЕР.

Дания, Швеция и Финляндия, будучи членами ЕС, всячески старались подключить его к решению арктических проблем – сначала через программу Северного измерения, а затем путем формирования собственной арктической стратегии союза (2008 г.). В условиях не очень высокой эффективности АС и СБЕР эти страны надеются, что именно ЕС послужит локомотивом продвижения их интересов в регионе. Как уже отмечалось, они всячески поддерживает повышение статуса ЕС в АС.

Дания, Норвегия и, в меньшей мере, Исландия, являясь членами НАТО, активно используют эту организацию для достижения своих целей в Арктике. Именно они были основными инициаторами выдвижения арктической стратегии НАТО (январь 2009 г.). Эти страны объясняют необходимость привлечения альянса тем, что они не в состоянии в одиночку создать потенциал, необходи-

мый для защиты их экономических и военно-стратегических интересов в регионе. Характерно, что меры, предлагаемые НАТО для решения проблем «мягкой» и «жесткой» безопасности в Арктике, практически полностью совпадают с планами стран Северной Европы в этой области. Примечательно также, что в последнее время территория североевропейских стран не раз становилась местом проведения натовских маневров. Именно Дания и Норвегия, являясь членами этого блока, осуществляют наиболее сильный прессинг в отношении Финляндии и Швеции с целью заставить их вступить в НАТО и/или принимать активное участие в деятельности альянса в Арктике.

Выступая за развитие общей институциональной системы в Арктике, «пятёрка», вместе с тем, не закрывает глаза на то, что в деятельности указанных организаций существует множество ненужных параллелизмов. Для повышения эффективности институционального механизма необходимо установить более чёткое разделение труда между указанными региональными структурами.

До недавнего времени сотрудничество стран Северной Европы по Арктике развивалось, главным образом, в таких сферах, как экономика, экология, здравоохранение, образование, научные исследования, забота о коренных народах Севера и пр. Ситуация изменилась с публикацией в феврале 2009 г. доклада комиссии под председательством бывшего министра иностранных дел Норвегии Т. Столтенберга (отца нынешнего премьер-министра). В докладе представлены 13 конкретных предложений, направленных на укрепление сотрудничества между странами Северной Европы в вопросах внешней политики и безопасности.

В докладе Столтенберга предлагается сформировать стабилизационную оперативную войсковую группу, которая могла бы направляться в государства, подвергшиеся внешнему вмешательству или в случае других критических ситуаций (включая арктический регион). Необходимость создания таких сил объясняется новыми вызовами, с которыми сталкивается международное сообщество и ООН. Таким образом, под предлогом защиты от нетрадиционных угроз предлагается милитаризация региона.

Другим важным тезисом Столтенберга стало предложение «о проведении регулярного патрулирования воздушного пространства Исландии», которая не имеет собственных вооруженных сил. К тому же, в 2006 г. американские военные покинули авиабазу в Кефлавике, оставив исландское воздушное пространство открытым. Если следовать логике документа, то в перспективе в небе над Исландией могут появиться самолеты не только стран-членов НАТО, но и Финляндии и Швеции, имеющих статус неприсоединившихся государств.

Т. Столтенберг также предложил создать североевропейское подразделение для контроля на море, в которое вошли бы береговые охраны и спасательные службы этих стран. Планируется создание совместных морских сил быстрого реагирования, ледокольного флота, амфибийного подразделения, сил гражданской обороны по борьбе с природными техногенными катастрофами, единой ресурсной системы для борьбы с кибератаками, спутниковой группировки (3 спутника) для осуществления морского и воздушного мониторинга (должна быть создана к 2020 г.), объединенной системы подготовки кадров для указанных служб. Помимо этого, была подчеркнута необходимость учредить общий орган по расследованию военных преступлений и укрепить военное сотрудничество в вопросах транспорта, медицины и образования. По мнению авторов доклада, реализация этих мер могла бы способствовать серьезной экономии средств пяти стран Северной Европы в сфере безопасности.

В докладе содержится беспрецедентное по своей радикальности рекомендация о необходимости подписать «Декларацию солидарности» стран Северной Европы, в которой бы оговаривалось, как каждая страна должна себя вести, если её сосед станет объектом атаки или воздействия извне.

Часть рекомендаций касается общеполитических и дипломатических вопросов. Так, одним из ключевых предложений, содержавшихся в докладе, стала идея усилить сотрудничество стран Северной Европы (включая те, которые не имеют прямого выхода к Северному Ледовитому океану) в вопросах, касающихся присутствия и отстаивания своих интересов в Арктике. Среди прочего, в докладе предлагается создать общую гражданскую систему мониторинга на море для наблюдения за экологией и сохранением окружающей среды в условиях глобального потепления климата и ожидаемой активизации хозяйственной деятельности человека в регионе.

В докладе также предлагались меры по расширению сотрудничества между дипломатическими службами североевропейских стран. Там, где эти страны не имеют своих представительств, предлагалось создать общие дипломатические и консульские миссии.

В докладе Столтенберга, по сути дела, были собраны воедино и обобщены мысли и идеи, которые в странах Северной Европы циркулируют довольно активно и, причем, звучат из самых разных политических лагерей. С учетом того, что в работе над документом участвовали эксперты из всех стран Северной Европы, а сам доклад выполнялся по заказу правительств и был одобрен на встрече министров иностранных дел пяти государств, его можно считать программным.

Документ является своего рода декларацией о намерениях североевропейской «пятёрки», пытающейся создать новый «полюс силы», способный вести арктический диалог с Канадой, США и Россией «на равных».

Указанные тенденции в арктической политике стран Северной Европы оставляют довольно противоречивое впечатление. С одной стороны, налицо общность интересов «пятёрки» в Арктике, в частности понимание того, что в одиночку они не смогут достичь своих стратегических целей в регионе, а также стремление сэкономить средства и ресурсы для освоения Крайнего Севера.

С другой стороны, интересы и возможности каждой из пяти стран Северной Европы различны. Так, каждая из этих стран имеет конкурирующие экономические интересы в регионе и стремится опередить друг друга в освоении природных богатств Арктики. Норвегия стремится побыстрее ликвидировать оставшиеся территориальные споры с Россией с тем, чтобы убрать последние препоны на пути плодотворного сотрудничества по освоению богатств Арктики. Дания же упорствует в вопросе о разделе континентального шельфа (причем, не только в отношениях с Россией, но и Канадой).

Принимая во внимание наличие существенных различий в интересах «пятёрки» в регионе, а также конкуренцию со стороны других «центров силы» (Россия, США и Канада), маловероятно создание «монолитного» североевропейского блока в Арктике (тем более, на антироссийской основе).

Россия и международные организации Запада

Европейский союз. Начиная с конца 1990-х гг. ЕС начал проявлять активный интерес к Арктике, обосновывая это своей озабоченностью конкуренцией различных держав за природные ресурсы Заполярья, территориальными спорами и претензиями ряда стран на контроль над северными морскими проходами, а также ухудшающейся экологией в регионе.

Поначалу деятельность ЕС в арктической сфере концентрировалась в основном в рамках Северного измерения (СИЕ)[154]. В начале 2000-х гг. в ЕС была популярна идея «арктического окна», которая нашла свое отражение в обновленной концепции СИЕ, принятой в ноябре 2006 г. ЕС активно сотрудничал с тремя региональными организациями, занимающимися проблемами Арктики, – СБЕР, АС и Советом министров северных стран. В октябре 2007 г. Еврокомиссия приняла План действий по интегрированной морской политике, в которой

[154] Идея СИЕ была предложена Финляндией в 1997 г. и обрела реальные организационно-финансовые очертания с 2000 г.

затрагивалась проблема раздела континентального шельфа и эксплуатации морских проходов в Арктике[155].

В марте 2008 г. Еврокомиссия и Высокий представитель ЕС представили совместный документ «Изменение климата и международная безопасность». Экологическим проблемам Арктики там было уделено большое внимание. В частности особо выделялись следующие проблемы: таяние полярного льда, нарушающее сложившуюся экосистему; негативные последствия хозяйственной деятельности в связи с освоением природных ресурсов региона и увеличением числа международных торговых маршрутов; обострение конкуренции между арктическими державами за использование природных ресурсов и морских проходов в Арктике.

В качестве мер по предотвращению опасных тенденций предлагалось:

- оживить деятельность региональных организаций под эгидой обновленного СИЕ;
- разработать арктическую стратегию ЕС с особым акцентом на обеспечении равного доступа различных стран к природным ресурсам и торговым маршрутам региона;
- наладить диалог с арктическими странами, не входящими в ЕС, по вопросу о последствиях глобального изменения климата для международной безопасности[156].

Ряд экспертов из России, Норвегии, США и Канады, т.е. стран, не являющихся членами ЕС, оценил этот документ как довольно решительную попытку ЕС обозначить свою претензию на участие в арктических делах. Отмечалось также, что, во многом, движущей силой, подталкивавшей ЕС к более активной политике в Арктике, были три североевропейские страны-члены ЕС – Дания, Швеция и Финляндия, которые чувствуют себя оттесненными от арктических дел, хотя и имеют значительные интересы в этом регионе.

В ноябре 2008 г. Еврокомиссия выпустила коммюнике «Европейский союз и арктический регион», призванный очертить основные контуры стратегии ЕС в этом районе мира. «Арктика – уникальный уязвимый регион, находящийся в непосредственной близости от Европы. Его развитие будет иметь значи-

---

[155] Arctic Communication MEMO/08/726 // Brussels: Europa Press Releases. 20 November 2008 http://www.europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/08/726&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en (date of access: 07.06.2011).

[156] Climate Change and International Security. A Paper from the High Representative and the European Commission to the European Council. S113/08. Brussels: Council of the European Union, 2008. http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms_Data/docs/pressData/en/reports/ 99387.pdf (date of access: 07.06.2011).

тельное влияние на жизнь европейцев на поколения вперёд», – заявила комиссар ЕС Б. Ферреро-Вальднер на презентации этого коммюнике[157].

В коммюнике устанавливаются цели и даются рекомендации по вопросам организации научных исследований арктических проблем, коренных народов, рыболовства, добычи углеводородов, мореходства, политических и юридических структур и взаимодействия с региональными организациями.

В частности выделены три главных приоритета будущей политики ЕС в регионе:

- защита окружающей среды и коренных народов Арктики,
- обеспечение устойчивого развития и рационального использования природных ресурсов региона,
- развитие механизма многостороннего сотрудничества в Арктике[158].

В коммюнике особо отмечается необходимость развития международного сотрудничества в арктическом регионе. «Расширение вклада ЕС в арктическое сотрудничество откроет новые перспективы в наших отношениях с арктическими странами. ЕС готов работать с ними для укрепления стабильности, многостороннего управления через существующие структуры, а также для сохранения баланса между приоритетной целью сохранения природы и необходимости освоения природных ресурсов, в том числе углеводородов», – говорится в пресс-релизе Еврокомиссии по случаю принятия коммюнике. В документе отмечается необходимость широкого диалога по вопросам арктического курса на базе Конвенции ООН по морскому праву, а также ключевая роль СЕИ и АС для сотрудничества в Арктике.

Однако, как отмечают эксперты из норвежского секретариата СБЕР, в коммюнике практически не упоминается крупнейший сосед ЕС в Арктике – Россия. Между тем, по их мнению, для ЕС чрезвычайно важно учитывать Россию при выборе своих арктических приоритетов. От этого выиграют и ЕС, и Россия. Практически не упоминается и сам СБЕР, который стал платформой для регионального трансграничного сотрудничества на европейском Севере между пятью российскими регионами (с участием федерального центра) и соседними Норвегией, Финляндией и Швецией.

---

[157] The Arctic Merits the European Union's Attention – First Step Towards an EU Arctic Policy // Brussels: Europa Press Releases. 20 November 2008. http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/08/1750&format= HTML& aged=0&language=EN&guiLanguage=en (date of access: 07.06.2011).

[158] The European Union and the Arctic Region. Communication from the Commission to the European Parliament and the Council. COM(2008) 763 final. Brussels, 2008. http:// ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/com08_763_en.pdf (date of access: 07.06.2011).

В коммюнике Еврокомиссии по Арктике не придаётся особого значения потенциальным проблемам из области безопасности, но отмечается важность стабильности, сотрудничества и сохранения морской среды, подчеркивает сотрудник Европейского агентства по окружающей среде Г. Сандер. В то же время, считает он, в ЕС усматривают необходимость в новой и при этом более сильной структуре по управлению в Арктике. По его мнению, АС в его современной форме не хватает необходимого политического влияния[159]. Выступая в Киркенесе в норвежском Совете по науке, Г. Сандер отметил значительные перемены в позиции Еврокомиссии по Арктике. Если до 2007 г. об Арктике достаточно было знать, что она находится где-то далеко, сейчас к ней проявляют возрастающий интерес. Беспрецедентные темпы таяния арктических льдов и российский флаг, установленный на морском дне на Северном полюсе, возбудили у Комиссии интерес к арктическому региону. По мнению учёного, Еврокомиссия находится в процессе познания Арктики, и коммюнике очерчивает общие стратегии, которым ещё предстоит значительная доработка.

В противовес Г. Сандеру, министр труда Финляндии Т. Кронберг утверждает, что аспекты безопасности на Севере достаточно важны, и ей хотелось, чтобы Финляндия присоединилась к быстро развивающемуся сотрудничеству между Норвегией и Швецией в области безопасности. СИЕ должно быть гарантом безопасности на Крайнем Севере. При этом, опять-таки роль России в системе международной безопасности на Крайнем Севере никак не была освещена.

В декабре 2009 г. Европейский совет обнародовал постановление по арктическим вопросам, в котором анализировались итоги политики ЕС в регионе за время, прошедшее с момента публикации коммюнике Еврокомиссии. Были подтверждены три главных приоритета арктической политики ЕС: защита уникального природного комплекса региона и коренных народов; обеспечение устойчивого использования природных ресурсов Арктики; создание эффективной системы управления в регионе на уровне институтов и соглашений. Был также намечен ряд конкретных мер в области изучения Арктики, поисково-спасательных работ, обмена информацией об экологической ситуации в регионе, мореплавания и рыболовства. В постановлении особо подчеркивалась роль АС как ведущей региональной организации и необходимость избегать дублирования в работе с ним, СБЕР и другими институтами. Европейский совет подтвердил свою поддержку заявок Еврокомиссии и Италии на полноценное член-

---

[159] ЕС не беспокоят проблемы арктической безопасности // BarentsObserver. 27.11. 2008. http://www.barentsobserver.com/index.php?id=4530086&xxforceredir =1&noredir=1 (дата обращения: 07.06.2011).

ство в АС. Отмечалось, что «арктическое окно» СИЕ не потеряло своей актуальности и предлагалось выработать конкретные меры по оживлению деятельности этой программы. Еврокомиссии было поручено подготовить промежуточный отчет о ходе реализации арктической стратегии ЕС к июню 2011 г.[160]

В январе 2011 г. Европарламент принял специальную резолюцию по Арктике, в которой сформулировал свое видение приоритетов арктической политики ЕС. В частности, он обратил внимание Европейского совета и Еврокомиссии на такие проблемы, как появление новых транспортных маршрутов в регионе; обеспечение доступа к природным ресурсам, для чего, прежде всего, необходимо скорейшее урегулирование территориальных споров между арктическими державами; меры по предотвращению дальнейшего изменения климата и загрязнения окружающей среды Арктики в результате хозяйственной деятельности человека; забота об устойчивом социально-экономическом развитии региона (особенно коренных народов Севера); необходимость большей гармонизации и координации в деятельности различных международных организаций, работающих в Арктике. Европарламент рекомендовал Еврокомиссии установить специальную межведомственную группу по Арктике, а также создать международную программу по арктическим исследованиям с соответствующим финансированием. России было рекомендовано присоединиться к декларации ООН по правам коренных народов от 13 сентября 2007 г.[161]

Известный британский ученый К. Арчер, размышляя о проблемах, которые ожидают ЕС в Арктике, выделяет следующие препятствия для дальнейшей активности Брюсселя в регионе:

- поддержка со стороны таких северных стран-членов ЕС, как Дания, Швеция и Финляндия дальнейшему повышению роли Брюсселя в Арктике не так однозначна, т.к. в настоящее время они заинтересованы в балтийском регионе не меньше, чем в арктическом;
- против полноценного участия Еврокомиссии в АС выступает не только и не столько Россия, сколько Канада, что делает маловероятным повышение статуса Брюсселя в этой организации;

---

[160] Council Conclusions on Arctic Issues. 2985th Foreign Affairs Council meeting. Brussels: Council of the European Union, 2009. http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_Data/docs/pressdata/EN/foraff/111814.pdf (date of access: 07.06.2011).

[161] The Resolution of the European Parliament on Arctic // European Parliament, 2011. http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&reference=P7-TA-2011-0024&language=EN (date of access: 07.06.2011).

- ЕС конфликтует с рядом арктических стран (Норвегия, Дания, Исландия и Канада) из-за экспорта тюленьих шкур и китобойного промысла, что также затрудняет «проникновение» Евросоюза в регион[162].

В то же время ученый считает, что у ЕС все-таки есть значительный потенциал для усиления своего влияния в арктических делах, основанный, прежде всего, на его материальных и научных ресурсах.

На основании вышесказанного можно сделать вывод, что в обозримом будущем ЕС будет наращивать усилия по расширению своего присутствия в регионе и более решительно отстаивать свои права на Арктику. Правда, в отличие от НАТО, США и Норвегии, ЕС будет делать это без заметного акцента на военную силу, а будет отдавать приоритет дипломатическим и экономическим методам.

НАТО. НАТО как международная организация является относительно новым актором в арктическом регионе. Существенное расширение её деятельности на Крайнем Севере началось в 2008 г. Последовала серия заявлений высших представителей НАТО в отношении Арктики, были проведены встречи и экспертные семинары по Арктике. В практическом плане альянс присутствует в Арктике в виде объединенной системы ПВО, в которую входят истребители постоянной готовности, системы предупреждения о военном нападении типа AWACS, разведывательная авиация. Силы НАТО взяли на себя патрулирование неба над Исландией после свертывания американской военной базы в Кефлавике в 2006 г. В учениях НАТО под эгидой программы «Партнерство ради мира» стали активно участвовать Швеция и Финляндия, имеющие статус неприсоединившихся государств.

Наиболее четко приоритеты политики НАТО в регионе были определены на проходившей в конце января 2009 г. в Рейкьявике конференции НАТО по перспективам безопасности в Арктике. Формально внимание НАТО будет сосредоточено на сфере так называемой «мягкой» безопасности – экологические последствия глобального потепления климата и человеческой деятельности в Арктике, риск возникновения экологических и техногенных катастроф и пр.

Однако это не исключает и чисто военную составляющую политики блока, что выразилось в проведении серии учений под эгидой НАТО. Об этом же говорится в исследованиях Оборонного колледжа НАТО, где прямо заявлено

---

[162] *Archer C.* Beggar at the Feast? International, Regional Regulation of the Arctic: Is There a Role for the EU? // Lyons Conference. November 2010. http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/53/43/83/HTML/ (date of access: 07.06.2011).

о военной составляющей безопасности региона. Потенциальный конфликт возможен, прежде всего, между самими арктическими государствами[163].

Фактически был объявлен новый приоритет НАТО – борьба за ресурсы в глобальном масштабе. Согласно намерениям руководства альянса, основными факторами, влияющими на состояние и развитие военного потенциала блока, являются «политическое состояние мирового сообщества, оперативно-стратегическая обстановка, а также запасы и распределение ресурсов на глобальном уровне». Это подтверждается и заявлениями бывшего генерального секретаря НАТО Я. Скеффера, в которых говорится, что «...необходимо обсудить вопрос о том, какую роль Североатлантический альянс сможет сыграть в решении задачи контроля за энергопотоками на глобальном уровне». И далее: обеспечение «свободного энергетического снабжения» всегда было одним из ее приоритетов…». То есть перед НАТО ставится задача закрепиться в регионах существующих и перспективных месторождений энергоресурсов и путей их транспортировки[164].

В этой связи Я. Скеффер объявил, что Арктика становится объектом стратегических интересов НАТО. Однако между членами блока, являющимися арктическими государствами, существуют споры о проведении 200-мильной границы и границах шельфа, которые дают основания для расширения исключительной экономической зоны. НАТО предлагается сделать форумом для решения спорных вопросов между этими четырьмя странами. Скеффер призвал: «обращаясь к Арктике сегодня, а в будущем и к другим регионам, мы должны не допустить регионализации, так как это путь к фрагментации, а этого мы должны избежать любой ценой». Это означает, что вопросы использования энергетических ресурсов арктической зоны не должны решаться только государствами региона. Для обоснования военного присутствия НАТО Я. Скеффер сослался на то, что некоторые государства усиливают свой военный потенциал и военную активность в Арктике, что ставит вопрос и о военном присутствии сил НАТО. Применительно к Арктике речь может идти только о России, хотя генсек прямо об этом и не говорил.

Именно о такой направленности его заявлений и активизации альянса говорят проведенные в Норвегии 13–26 марта 2009 г. учения под названием *Cold Response*. Сценарий учений состоял в том, что «большое недемократическое го-

---

[163] *Holtsmark S.* Towards Cooperation or Confrontation? Security in the High North// Research Paper. 2009. № 45. Rome: NATO Defense College.

[164] Speech by NATO Secretary General Jaap de Hoop Scheffer on Security Prospects in the High North. Reykjavik, Iceland, 29 January 2009. http://www.nato.int/docu/speech/2009/s090129a.html (date of access: 07.06.2011).

сударство «Нордлэнд» заявило о своих правах на месторождение нефти, расположенное в территориальных водах маленького демократического государства «Мидленд». Однако вступление в войну союзников приводит к победе. По мнению отечественных экспертов, учения проводились для отработки защиты интересов Норвегии и других стран НАТО в Арктике. По словам представителя министерства обороны Норвегии В. Финберга, имелся в виду не только Шпицберген, но и любая другая территория, где может возникнуть спор[165].

Активизация НАТО в Арктике выражается также в том, что усилился прессинг на неприсоединившиеся государства региона (Финляндия и Швеция) с целью их дальнейшего сближения с альянсом. Это привело к активизации пронатовских сил в этих странах. Так, вышедший в январе 2009 г. правительственный доклад о политике Финляндии в области обороны и безопасности не исключает возможности вступления страны в НАТО в обозримом будущем. Министр иностранных дел А. Стубб, член Национальной коалиционной партии, прямо выступает за присоединение Финляндии к альянсу. Сходные тенденции наблюдаются и в Швеции. Весьма влиятельный норвежский политик Т. Столтенберг предлагает Финляндии и Швеции подписать соглашение с НАТО об обмене данными по линии ПВО. А в перспективе этим государствам рекомендовано полностью присоединиться к натовской системе контроля воздушного пространства (радары, системы контроля, управления и командования). Эти предложения были озвучены в докладе Т. Столтенберга о сотрудничестве стран Северной Европы по вопросам безопасности. И хотя специалисты оценивают шансы пронатовских сил в Швеции и Финляндии по-прежнему как довольно низкие, это не может не вызвать сомнений относительно искренности НАТО ограничиться в Арктике только вопросами «мягкой» безопасности.

Эксперты расходятся во мнении относительно причин и мотивов активизации НАТО в Заполярье. Первая точка зрения сводится к тому, что НАТО, испытывающая вызовы со стороны других международных организаций в обеспечении европейской, трансатлантической и глобальной безопасности (ООН, ЕС, ОБСЕ, Совет государств Балтийского моря, СБЕР, АС, ОДКБ, Шанхайская организация сотрудничества), стремится отстоять свою роль как главного гаранта региональной и глобальной безопасности и, тем самым, доказать свою нужность и эффективность в меняющемся мире. Последнее все чаще стало подвергаться сомнению. НАТО стремится продемонстрировать, что при сохранении у нее потенциала сдерживания любой военной угрозы она активно трансформируется в организацию, имеющую новые задачи в сфере миротворчества,

---

[165] *Дятликович В., Гребцов И.* Шельф цвета хаки // Русский репортер. 2–9.04.2009. С. 28.

борьбы с последствиями природных и техногенных катастроф, поисково-спасательной работы, борьбы с незаконной миграцией, наркопотоками и другими вызовами «мягкой» безопасности. Именно на этом круге вопросов НАТО и собирается сосредоточиться в Арктике.

Оппоненты этой точки зрения считают, что НАТО вряд ли сможет проводить эффективную политику в регионе. Во-первых, у нее весьма ограниченные ресурсы и возможности по созданию в короткие сроки соответствующей инфраструктуры в регионе. Негативное влияние оказывает также продолжающийся мировой финансово-экономический кризис. Во-вторых, сам альянс разрывается внутренними противоречиями по вопросу об Арктике. Ряд стран-членов НАТО имеет собственные амбиции и претензии на этот регион, что привело к конфликтам между США и Канадой, Данией и Канадой, Данией и Норвегией по конкретным вопросам арктической политики: определение зон экономического влияния, раздел континентального шельфа, уточнение морских границ, статус северных проливов.

Другая точка зрения состоит в том, что в вопросе об Арктике НАТО, скорее, является инструментом отдельных государств, стремящихся продвинуть свои интересы, чем проводником единой политики западного сообщества.

Так, Норвегия, где Арктике отводится ведущая роль во внутренней и во внешней политике, давно выступает за усиление роли НАТО в регионе. В выступлении министра обороны страны в Военном обществе (Осло, январь 2009 г.) говорилось о намерении Норвегии привлечь внимание НАТО к вопросам арктической политики и отмечалось, что альянс в настоящее время проявляет к региону повышенный интерес. Норвежские официальные лица и независимые эксперты объясняют это тем, что Осло не в состоянии защитить свои экономические и военно-стратегические интересы в Арктике в одиночку и создать военный потенциал, необходимый для этих целей. В последнее время территория Норвегии не раз становилась местом проведения натовских маневров. Именно Норвегия осуществляет наиболее сильный прессинг в отношении Финляндии и Швеции с целью заставить их вступить в НАТО.

Те же самые мотивы руководят и некоторыми другими участниками разворачивающейся «битвы» за Арктику, например, Канадой и Данией. Как и Норвегия, они не в состоянии самостоятельно противостоять более могущественным соперникам. С одной стороны, они надеются на то, что альянс защитит их интересы перед усиливающейся в регионе Россией, с другой – НАТО послужит некоторого рода арбитром в спорах между членами этой организации по вопросам Арктики и сдержит усиливающийся напор со стороны США, кото-

рые позже других вступили в борьбу за ресурсы Арктики. США же, наоборот, надеются использовать свой авторитет в НАТО для оказания давления на своих конкурентов внутри альянса.

Наконец, существует и третья точка зрения, суть которой состоит в том, что два первых подхода не являются взаимоисключающими и вполне могут дополнять друг друга.

В целом же и официальные лица, и эксперты единодушны в том, что НАТО продолжит курс на активизацию своей деятельности в Арктике. Какие это будет иметь последствия для России? По всей видимости, негативные. Ведь при существующем характере отношений с НАТО с трудом удается налаживать отношения даже по совпадающим интересам. Вероятно, в условиях острой конкуренции за ресурсы Арктики, НАТО будет выдавливать Россию так же, как она выдавливает ее из других регионов Европы в сфере безопасности. Очевидно, что США, которые не присоединились к Конвенции по морскому праву, будут использовать НАТО для укрепления своих позиций в регионе. Норвегия стремится привлечь внимание НАТО к разрешению вопросов по спорным территориям. Поэтому России следует готовиться к непростой и долгой борьбе за отстаивание своих интересов и законных прав.

Россия и страны Восточной Азии

Среди неарктических государств («нерегионалов», «внерегионалов»), благодаря быстро растущей экономической мощи, особое место занимают страны Восточной Азии: Китай, Япония и Республика Корея. Для них доступ к ресурсам Арктики – это залог успешного промышленного развития на долгие годы вперед, связанного с растущими затратами энергоресурсов. При этом данные государства обладают достаточным финансово-экономическим и научно-технологическим потенциалом для активного участия в освоении Арктики.

Каковы же конкретные интересы восточноазиатских государств на Крайнем Севере? Как они строят свои арктические стратегии на современном этапе и будут развивать их в обозримом будущем? Как ведущие региональные «игроки», включая Россию, реагируют на появление «незваных гостей», претендующих на свою долю «арктического пирога»?

Значение Арктики для восточноазиатских государств. В отличие от полярной «пятёрки», официальных арктических стратегий у Китая, Японии и Ю. Кореи, в которых бы были четко сформулированы приоритеты их арктической политики, нет, но их интересы в этом регионе мира очевидны. Они озвучиваются в основном представителями экспертно-научного сообщества, а официальные власти проявляют осторожность, чтобы не провоцировать «офици-

альные» арктические государства, включая Россию. В итоге многие западные эксперты признаются, что «просмотрели» прорыв восточноазиатских государств в Арктику.

Кстати, многие восточноазиатские эксперты считают, что их государствам нужно отказываться от подчеркнуто нейтральной официальной позиции в арктических вопросах, потому что в будущем это может обречь данные страны на пассивную роль в Арктике и не дать им решающего голоса в делах региона[166]. Особенно откровенно выражают своё мнение военные. Так, адмирал ВМФ КНР Инь Чжо отметил, что «Арктика не принадлежит какому-то конкретному государству, но является собственностью всех народов мира, а Китай должен играть обязательную роль в освоении Арктики, потому что обладает одной пятой населения планеты»[167]. Подобные заявления противоречат устойчивой позиции Пекина по уважению суверенитета других государств и говорят, с одной стороны, о существенных интересах КНР в Арктике, а с другой – об отсутствии единого мнения по этому вопросу в высших эшелонах китайского руководства.

Интерес восточноазиатских государств в отношении Арктики объясняется следующими причинами:

Во-первых, Арктика привлекает «нерегионалов» наличием огромных запасов углеводородного сырья. По некоторым оценкам, в Арктике находятся 90 млрд баррелей нефти, 47,3 трлн куб. м газа, 44 млрд баррелей газового конденсата. По зарубежным оценкам, это составляет около 25% неразведанных запасов углеводородов в мире[168].

Учитывая, что, за исключением Китая, ни одно из рассматриваемых восточноазиатских государств не обладает серьезными запасами углеводородного сырья (а КНР собственных запасов, кроме угля, хватит ненадолго), Арктика станет для них важнейшей стратегической сырьевой базой уже в обозримом будущем. Несмотря на определенные технологические трудности и соответствующую стоимость, добыча нефтегазовых ресурсов на арктическом шельфе обещает быть рентабельной при цене около 150 долл. за баррель и выше. Учитывая нестабильность Ближнего и Среднего Востока, такой рост цен вполне ве-

---

[166] *Jakobson L.* Preparing for an ice-free Arctic. http://www.chinadialogue.net/article/show/single/en/3581-Preparing-for-an-ice-free-Arctic-2.

[167] *Jakobson L.* Preparing for an ice-free Arctic. http://www.chinadialogue.net/article/show/single/en/3584-Preparing-for-an-ice-free-Arctic-3.

[168] *Smith M., Giles K.* Russia and the Arctic: “The last Dash North” // Russia Series (Defence Academy of the United Kingdom). 2007. № 07/26. P. 1.

роятен в ближайшем будущем. Это будет означать еще большую активизацию заинтересованных государств в борьбе за обладание ресурсами Арктики.

Что касается Китая, то он заинтересован в получении доступа к энергоресурсам Арктики для реализации своей главной цели – поддержания высоких темпов экономического развития, которые составляют 9–11% в год. По некоторым оценкам, потребление нефти в 2006–2030 гг. вырастет в два раза, достигнув 15 млн баррелей в день. При этом собственных энергоресурсов Китаю явно не хватит даже с учетом значительных запасов угля. В этой связи китайское руководство приняло на вооружение стратегию развития энергетики, которая включает в себя три компонента: максимальное наращивание производительности энергетического сектора и привлечение в него внешних инвестиций; диверсификация способов производства энергии для понижения зависимости от поставок нефти и газа; диверсификация внешних поставщиков энергоресурсов[169].

В докладе Китайской академии наук говорится, что за счет освоения полярных месторождений, страна может покрыть потребность в топливе на 50–60%[170]. В настоящее время поставки из района Персидского залива затруднены из-за нестабильной ситуации в регионе и постоянным военным присутствием США. Согласно последней военной доктрине Б. Обамы, опубликованной 5 января 2012 г., американские вооруженные силы сосредоточат свое внимание на путях транспортировки товаров и услуг в так называемой «южной арке», идущей от Ближнего Востока и Персидского залива, далее через Индийский океан и к Северо-Западной Азии[171].

Интерес Японии к ресурсам Арктики резко повысился после катастрофы на атомной электростанции Фукусима-1. Дело в том, что после этой катастрофы будущее ядерной энергетики, дававшей до 30% энергобюджета страны, оказалось под вопросом. Большинство атомных станций в зонах особо высокой сейсмоактивности уже закрыто или будет закрыто в скором времени. Взамен атомной энергетики Япония намеревается развивать альтернативные источники энергии – солнечную, ветровую, приливную и пр. Однако это потребует долгого времени, и по этой причине в кратко- и среднесрочной перспективе Япония, если она хочет восстановить и далее развивать свою экономику, должна будет увеличить потребление традиционных видов энергоресурсов – нефти и газа.

---

[169] *Weitz R.* China-Russian security relations: strategic parallelism without partnership or passion? Carlisle: Strategic Studies Institute, 2008. P. 17–18.

[170] Арктические баталии. Перезагрузка. http://www.magazine.rbc.ru/2011/10/12/main/562949981711759.shtml.

[171] Sustaining Global Leadership: Priorities for 21th Century Defense. Washington: U.S. Department of Defense, 2012. http://graphics8.nytimes.com/packages/pdf/us/20120106-PENTAGON.PDF.

В этой связи арктические запасы углеводородов и пути их транспортировки оказываются в центре пристального внимания Токио.

Во-вторых, в арктическом регионе (в основном в Арктической зоне России, далее – АЗР) находятся огромные запасы редких и редкоземельных металлов, минералов, руд и другого сырья, имеющего стратегическое значение – апатитового концентрата, никеля, кобальта, меди, вольфрама, титана, хрома, марганца, платиноидов, олова, ртути, золота, серебра, алмазов и пр. Важной особенностью, например, никелевых месторождений в АЗР является комплексный состав руд, из которых попутно извлекается большое количество меди, металлов платиновой группы, а также золото, серебро, селен и теллур, что резко повышает ценность руды, несмотря на высокую себестоимость добычи и производства в условиях Крайнего Севера[172].

Не только АЗР, но и нероссийские районы Арктики представляют интерес для восточноазиатских стран. Так, из норвежского г. Киркенеса Пекин импортирует железную руду. В атлантическом секторе Арктики для Китая привлекательны недра Гренландии, которая обладает значительными запасами редкоземельных металлов, урана, железной руды, свинца, цинка, нефти, драгоценных камней. Для восточноазиатских стран доступ к этим ресурсам – залог их успешного промышленного развития на долгие годы вперед.

В-третьих, Арктика привлекает азиатские страны своими, в значительной степени нетронутыми, биоресурсами. Арктические моря служат ареалом существования множества уникальных видов рыб и животных, среди которых белый медведь, песец, нарвал, касатка, морж, белуха. Более 150 видов рыб населяют арктические и субарктические воды, в том числе важнейшие для рыбного промысла треска, сельдь, пикша, камбала. Особенно заметно вырос интерес к эксплуатации арктических биоресурсов у Токио, т.к. после упомянутой катастрофы значительная часть прибрежных и сопредельных вод Японии оказалась непригодной для добычи морепродуктов.

В-четвертых, Арктика – это интенсивно формирующийся международный транспортный коридор (точнее – коридоры), имеющий большие перспективы на будущее. Если речь идёт о морских путях, то имеются ввиду, прежде всего, Северный морской путь (СМП), проходящий вблизи от арктического побережья России, и так называемый Северо-западный проход (СЗП), расположенный вдоль северного побережья Канады.

---

[172] *Витязева В.А., Котырло Е.С.* Социально-экономическое развитие российского и зарубежного Севера. Сыктывкар: Сыктывкарский государственный университет, 2007. С. 128.

Так, в случае продолжения таяния льдов СМП имеет перспективу превратиться в важный транспортный коридор мирового значения, значительно сокращая маршруты морских перевозок между Европой и Азиатско-тихоокеанским регионом. По СМП от Гамбурга до Иокогамы всего 6600 морских миль, тогда как через Суэцкий канал – 11400 миль.

СМП также интересует страны Восточной Азии в качестве не только более короткого, но и свободного от морского пиратства пути Европу. Активность сомалийских пиратов привела к десятикратному повышению стоимости страхования морских грузоперевозок. По подсчетам китайских экспертов, доставка грузов северными маршрутами даст ощутимую прибыль в 60–120 млрд долл. в год. Заинтересованность в СМП подтверждает заключение в 2010 г. соглашения о стратегическом партнерстве между ведущим российским перевозчиком Совкомфлотом и Китайской национальной газовой компанией. Китай будет главным пунктом назначения значительной части добываемых в Арктике (российской и нероссийской) энергоресурсов. Кроме того, Китай проявляет желание к сотрудничеству с Мурманской портовой особой экономической зоной, а также перспективами судостроения и судоремонта[173]. Аналогичные интересы к СМП имеются и у Японии и Ю. Кореи.

В настоящее время цель как «регионалов», так и «нерегионалов» и западных международных организаций – интернационализировать СМП, а в перспективе вытеснить оттуда Россию.

СЗП также важен для восточноазиатских стран, т.к. по нему путь в Европу и на восточное побережье США и Канады короче (и дешевле), чем через Панамский канал.

Что касается воздушных путей, то кроссполярные маршруты – наиболее динамично развивающееся авиатранспортное направление в мире. Интенсивность авиаперевозок из Северной Америки в Европу и Азию (и обратно) через Северный полюс с каждым годом растёт, причем примерно в 4 раза быстрее, чем в среднем на рынке авиаперевозок. По некоторым экспертным оценкам, северное направление с транзитом через сибирские аэропорты в перспективе может стать основным на рынке азиатско-американских авиаперевозок[174].

В-пятых, восточноазиатские страны, как и многие другие государства мира, озабочены глобальными изменениями климата, непосредственно влияющими на их экологию, хозяйственную деятельность и здоровье людей. И в этом

---

[173] Китайцев больше интересует мурманский порт. http://www.b-port.com/news/item/59779.html.

[174] Кросс-полярный экспресс. http://www.zubow.ru/page/1/225_1.shtml.

смысле наблюдение за ситуацией в Арктике, которую образно называют «кузницей погоды» на Земле, является первостепенной задачей для научного сообщества этих стран. Для этих целей практически во всех крупных азиатских странах созданы институты полярных исследований, занимающихся мониторингом состояния окружающей среды в Арктике (и Антарктике).

Институциональные механизмы арктической политики. В настоящее время механизм формирования и осуществления арктической политики восточноазиатских стран находится в процессе становления и не во всех странах был до конца институциализирован (например, в Республике Корея).

В КНР на государственном уровне арктическую политику направляет Китайская администрация по делам Арктики и Антарктики, которая подчиняется Государственному океанологическому управлению. В ЦК Коммунистической партии Китая создан комитет по арктическим и антарктическим делам.

Из научных учреждений арктической тематикой занимаются более десятка ведущих университетов и исследовательских центров – Китайский институт полярных исследований в Шанхае (руководство экспедициями и научными исследованиями), Китайский институт морских исследований при администрации по делам Арктики и Антарктики в Пекине, Даляньский морской университет, Китайский океанологический институт при Академии наук (междисциплинарные исследования морей), Шэнъянский институт автоматики (разработка подводных роботов для работ на глубинах до 100 метров), Университет океана в г. Циндао (геология), Китайский антарктический центр наблюдения и картографии и другие. По инициативе китайского правительства в 2007–2009 гг. было проведено комплексное исследование проблем Арктики по таким темам как «разработка ресурсов Арктики», «транспортные системы Арктики», «правовой режим Арктики», «военные факторы в Арктике», но доклады не были опубликованы[175].

В Японии для разработки правительственной арктической стратегии в июле 2010 г. было учреждено экспертное «Японское совещание по Арктике», призванное выявить пути вовлечения страны в управление регионом с учетом его экономического потенциала, преимуществ СМП и последствий изменений климата. В сентябре 2010 г. в структуре МИД была учреждена так называемая «Арктическая оперативная группа» («Arctic Task Force»)[176].

---

[175] *Jakobson L.* China prepares for an ice-free Arctic // SIPRI Insights on Peace and Security. 2010. № 2. P. 5.

[176] Launching of the «Arctic Task Force». http://www.mofa.go.jp/announce/announce/2010/9/0902_01.html.

Хотя Республика Корея не имеет формализованной стратегии в Арктике и специализированных государственных органов, отвечающих за принятие решений и реализацию политики на Крайнем Севере, ряд признаков, тем не менее, указывают на присутствие в работе правительственных структур системной деятельности в этой области. В частности, реализуемые Сеулом программы в Арктике направлены на осуществление исследовательских проектов мирового уровня, устойчивое присутствие в регионе, международно-правовое обеспечение равного доступа к его ресурсам и дипломатическую работу по достижению лидирующих позиций в регионе[177].

Формы и методы арктической стратегии. КНР, Япония и Ю. Корея не относятся к арктическим государствам, поэтому в рамках сложившегося международного права они не имеют прямого доступа к арктическому шельфу для разработки углеводородных ресурсов. Применительно к Арктике все три рассматриваемых государства являются сторонниками Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., на основе которой решаются споры о принадлежности континентального шельфа. В то же время они на официальном уровне высказываются за то, чтобы и неарктические государства тоже получили права на хозяйственную деятельность в этом регионе. В их интересах (как и в интересах других неарктических государств) – пересмотр сложившегося правового режима, при котором только пять арктических государств имеют преимущественные права на прилегающий шельф. Страны Восточной Азии не играют существенной роли в субрегиональных организациях. Так, Китай пока является лишь временным наблюдателем в Арктическом совете, а Япония – наблюдателем в Совете Баренцева-Евроарктического региона (СБЕР). Поэтому они не имеют непосредственных рычагов для влияния на арктическую политику. В такой ситуации эти государства стараются организовать проникновение в Арктику самыми разными путями.

Формы и методы их арктической политики включают следующее:

Проведение научных исследований с целью обеспечения своего регулярного присутствия в Арктике. До прихода на Крайний Север Китай проводил интенсивные научные исследования в Антарктиде с 1984 г. Там было организовано более 26 экспедиций и создано три станции. Формирование арктического фокуса китайских полярных исследований относится к 1995 г., когда группа китайских ученых впервые побывала на Северном полюсе. Регулярные арктические экспедиции проводятся с 1999 г. по следующим направлениям: структура льда и динамика его таяния, океанография, биосфера, верхние слои атмосфе-

---

[177] *Kim Se-jeong.* Korea Wants to Join in Arctic Projects // The Korea Times. 2008. 24 August.

ры, экология, последствия изменения климата на экономическую деятельность, мониторинг погоды. Исследования ведутся в двух секторах Северного ледовитого океана: атлантическом и тихоокеанском[178]. К настоящему времени КНР провела три полярные экспедиции.

Пока это только научные исследования, так как у Китая нет собственной инфраструктуры в регионе. В 2004 г. на Шпицбергене была открыта первая научная станция «Хуанхэ». Все объекты станции «Хуанхэ» на Шпицбергене построила Норвегия, она же обеспечивает обслуживание станции. До 2008 г. китайцы провели там 8 подводных исследований, используя модернизированную версию глубоководного робота, которая способна погружаться на глубину до 100 метров[179].

Для проведения регулярных исследований выделяются значительные финансовые средства, а на Украине был куплен крупнейший в мире дизельный ледокол, получивший название «Снежный дракон». В порте его приписки – Шанхае – строится инфраструктура для обработки данных, обновляются портовые сооружения, строятся хранилища для образцов льда, центры обработки информации и др. В 2009 г. Госсовет Китая принял решение о строительстве собственных ледоколов, первый из которых планируется построить к 2013 г. Он будет способен пройти без остановки до 20 тыс. морских миль, проходить льды толщиной до 1,5 метров, будет иметь батискафы и подводных роботов для изучения морской среды и донных поверхностей[180].

Китай проявляет активный интерес к сотрудничеству с Россией в научном исследовании Арктики. Обсуждаются возможности создания совместной полярной станции, а заодно и свободного прохода китайских судов по Северному морскому пути. Налажены связи между Геологическим институтом Кольского научного центра РАН и Институтом геологии Академии наук Китая (Пекин). Взаимный интерес представляют технологии бурения сверхглубоких скважин, поиски и разработка хромитовых, медно-никелевых и золоторудных месторождений[181]. Китай проявляет интерес к сотрудничеству с Ямало-Ненецким АО как инвестиционной площадкой для широкого взаимодействия с нефтегазовым комплексом России.

---

[178] *Spears J.* A Snow Dragon in the Arctic. http://www.atimes.com/atimes/China/MB08Ad01.html.
[179] *Самсонов А.* Китай готовится к "битве за Арктику". http://topwar.ru/7335-kitay-gotovitsya-k-bitve-za-arktiku.html.
[180] *Sakhuja V.* China Arctic calculus and Iceland. New Deli: Society for Study of Peace and Conflict, 2011 (SSPC Issue № 3). P. 6.
[181] Сверхглубокая точка касания. Какие интересы объединили китайских и наших ученых? http://www.mvestnik.ru/print.asp?pid=201108043060.

В Японии разработка программ наблюдений за полярным климатом, биологией и геологией осуществляется Национальным институтом полярных исследований (НИПИ), который является ведущим научным учреждением в данной области. Он был основан в 1973 г. как межуниверситетский центр полярных исследований, а в 2004 г. был реорганизован в самостоятельное исследовательское учреждение, входящее в государственную систему научно-исследовательских организаций – Исследовательскую организацию информации и систем[182].

До недавних пор НИПИ в основном занимался изучением Антарктиды, но, начиная с двухтысячных годов, он постепенно стал переориентироваться на арктическую проблематику. В 1991 г. при содействии Норвегии НИПИ открыл в поселке Ню-Олезунд на о. Шпицберген (79° северной широты) научную станцию, которая занимается мониторингом воздушной среды, а также радиационной обстановки. НИПИ активно участвует в международном научном проекте Международный полярный год. Он публикует несколько периодических научных изданий на японском и английском языках. С 1993 г. НИПИ организовал очную двухуровневую аспирантуру по полярным исследованиям. Обучение первой ступени длится 5 лет, второй ступени – 3 года. Для обучения в аспирантуре НИПИ направляются слушатели из всех японских университетов, изъявившие желание заниматься арктической тематикой.

С 1993 г. центром, координирующим изучение арктической проблематики и разрабатывающим научно-экспертные основы политики в данной сфере, является Фонд исследований океанской политики. Фонд выступает головной структурой в программах по изучению СМП. Так, он обеспечивал японский сегмент международной программы INSROP (Международная программа по Северному морскому пути), осуществлявшейся в два приема в 1993–1995 гг. и в 1997–1998 гг. В 2002–2006 гг. он отвечал за аналогичную национальную программу – JANSROP Phase II («Программа обеспечения устойчивого развития Восточной Евразии, фаза II»), сфокусированную на восточной части СМП, Сибири и российском Дальнем Востоке, Охотском море[183]. Характерно, что предметом изучения японских специалистов являлись не только технические, но и международно-правовые и военно-стратегические аспекты эксплуатации СМП.

Формирование полярного вектора в научно-исследовательской политике Ю. Кореи относится к середине 1980-х гг., когда Корейский институт океаноло-

---

[182] National Institute of Polar Research Japan 2011–2012. Tokyo: National Institute of Polar Research, 2011.

[183] *Akiyama M.* Japan's Interest in the Arctic Ocean. Paper delivered at the international conference “Arctic Frontiers 2011”, Tromsø, Norway, 23–28 January 2011.

гии начал собственную антарктическую программу. В 2002 г. Ю. Корея открыла на Шпицбергене станцию «Дасан», проводящую исследования климатической динамики и экологии морских растений.

Страна активно участвует в работе нескольких арктических организаций и консорциумов, например в Международном арктическом научном комитете. Весной 2011 г. Ю. Корея выступила организатором международной Арктической научной недели.

Примечательно также, что официальные круги Ю. Кореи напрямую увязывают арктическую исследовательскую программу с вопросами национальной безопасности. Соответственно, мероприятия по строительству ледокольного флота и развитию исследовательской инфраструктуры в полярных районах рассматриваются в политико-стратегическом контексте[184].

Территориальное закрепление в Арктике. Это достигается, прежде всего, за счет создания всеми тремя восточноазиатскими странами станций на Шпицбергене. А Китай всерьез нацелен на покупку части территорий у малых приарктических государств. Так, например, Исландия, испытывающая серьезные финансовые трудности на фоне европейского экономического кризиса, является одним из объектов китайского интереса. Китайский бизнесмен предложил выкупить территорию островного государства площадью в 300 кв. км за 100 млн долл. для строительства экологического курорта, а перспективе строительства порта. Исландия, которая поначалу всерьез рассматривала это предложение, была вынуждена отказать Китаю под сильным давлением США и Великобритании, которые опасались усиления китайского контроля над арктическими путями доставки грузов.

Участие в двусторонних и многосторонних коалициях по изучению и разработке ресурсов Арктики. В таком сотрудничестве заинтересовано большинство арктических государств, в том числе и Россия, которая испытывает сложности и с финансированием, и с технологиями для освоения имеющихся у нее ресурсов. Например, три крупнейшие китайские компании готовы участвовать в освоении нефтегазовых месторождений в АЗР: Китайская национальная нефтегазовая корпорация, Китайская национальная нефтехимическая промышленная корпорация и Китайская национальная корпорация по освоению и эксплуатации морских нефтегазовых ресурсов. Однако пока они отстают в технологиях разведки на шельфе[185]. Прорабатывается участие китайских компаний в инве-

---

[184] *Molle K.* South Korea and Polar Regions. polarconservation.org/education/ antarctic-bases/south-korea-andantarctica/south-korea-and-the-polar-regions.

[185] Насколько Россия и США пустят Китай в Арктику? http://www.asia-business.ru/lenta/china/2011/09/07/news_1003.html.

стировании строительства завода по сжижению газа в Ненецком автономном округе (проект «СПГ-Печора»)[186]. Эксперты считают вполне возможным участие китайского капитала в разработке Штокмановского месторождения. Здесь Китай заинтересован в получении технологического опыта глубоководного бурения, который он надеется получить от сотрудничества с Газпромом, *Total* (Франция) и *HydroStatoil* (Норвегия).

В Гренландии уже есть инвестиции китайских фирм *Sinosteel* и *China Communications Construction Corp., Inner Mongolia Baotou Steel Rare Earth*. Большие выгоды сулит, например, разработка месторождения редкоземельных металлов в Кваненфельде, которое по запасам способно обеспечить 20% мирового спроса[187]. По мере того, как Китай будет закрепляться в Гренландии экономически, все более актуален будет маршрут доставки грузов через Северо-западный проход. В Норвегии китайская государственная компания *China Invest Corporation* покупкой 30% акций у *Gas de France Suez* получила доступ к разработке месторождения «Хейло». Таким образом, Китай закрепляется и в Баренцевом море[188].

В будущем Китай будет делать ставку на опережающее экономическое присутствие в Арктике, в особенности на пространствах за пределами шельфа в направлении Северного полюса, где нет четкой регламентации экономической деятельности. Профессор Национального университета обороны НОАК Ли Ли в этой связи заявил: «Кто начал первым, тот, вероятнее всего, будет иметь преимущества в будущем»[189].

Схожей тактики проникновения в Арктику придерживается и Япония. В частности первоочередным объектом интереса Токио стала арктическая часть Канады. В ноябре 2010 г. канадские и японские специалисты предприняли успешный эксперимент по добыче газа из гидрата метана, пробурив скважину на берегу моря Бофорта. Им удалось вести добычу газа на протяжении шести дней, что оценивается экспертами как очень хороший результат. И хотя на промышленный уровень добычи газа из гидрата в Арктике, по мнению специалистов, удастся выйти не ранее чем через 10–15 лет, этот эксперимент лишний раз продемонстрировал, каким неисчерпаемым энергетическим потенциалом обладает этот регион. По некоторым оценкам, в арктической зоне Канады находятся

---

[186] У проекта «Печора-СПГ» может появиться инвестор из Китая. http://www.barentsobserver.com/-l-r.4903461-16149.html.

[187] Новая стратегическая цель Китая: полезные ископаемые Арктики. http://www.inosmi.ru/world/20120206/184833929.html.

[188] Китай уже в Баренцевом море. http://www.barentsobserver.com/index.php?id=4957335&xxforceredir=1&noredir=1.

[189] Норвегия встала на пути Китая в Арктику. http://rus.ruvr.ru/2012/01/30/64943406.html.

запасы гидрата метана, которых хватит для того, чтобы обеспечить потребности этой страны в газе на несколько сотен лет[190].

Использование международных организаций, действующих в Арктике. Как уже отмечалось, восточноазиатские страны не представлены в субрегиональных организациях вообще (Ю. Корея) или представлены на очень низком уровне и не во всех организациях (КНР и Япония). Стремясь изменить ситуацию и повысить свой институциональный вес в регионе, Китай подал заявку на статус постоянного наблюдателя в Арктическом совете, который официальный Пекин считает самой влиятельной организацией в регионе. В настоящее время Китай является лишь временным наблюдателем совета.

При этом, Китай стремится получить новый статус при поддержке Норвегии и Дании, которые заинтересованы в получении финансовой помощи от Китая для собственных арктических программ. Правда, пока политические отношения Норвегии с Китаем находятся на весьма низком уровне из-за того, что в 2011 г. Нобелевский комитет присудил премию мира китайскому диссиденту, осужденному на 11 лет. Однако, это, скорее всего, временный конфликт, и компромисс рано или поздно всё-таки будет найден. По крайней мере, министр иностранных дел Норвегии заявил, что Осло по-прежнему поддерживает стремление КНР стать постоянным наблюдателем в АС[191]. С 1996 года Китай является членом Международного научного комитета по изучению Северного полюса[192].

Что касается Японии, то, пользуясь неразберихой начала 1990-х гг., когда российская дипломатия была не в состоянии адекватно отстаивать национальные интересы страны, Токио сумел войти в число девяти наблюдателей Совета СБЕР, созданного по инициативе Норвегии в 1993 г. (которая и лоббировала интересы Токио в момент создания Совета)[193]. Япония активно участвует в тех проектах СБЕР, которые направлены на охрану и освоение арктических биоресурсов, развитие транспортных систем, уточнение правил мореходства и проведение разнообразных научных исследований.

Поскольку СБЕР не является самой авторитетной субрегиональной организацией, сравнимой по статусу и возможностям с АС, Япония, как и другие «нерегионалы», стремится проникнуть именно в эту последнюю организацию.

---

[190] Канада и Япония начали добычу газа в Арктике. http://test.actualcomment.ru/news/17083.
[191] Despite Nobel, Norway Favors China Role in Arctic. http://www.scandasia.com/viewNews.php?news_id=8272&coun_code=no.
[192] The Development of China's Marine Programs. http://www.fmprc.gov.cn/eng/topics/3711/t18985.htm.
[193] Кроме Японии в число наблюдателей СБЕР входят Великобритания, Германия, Италия, Канада, Нидерланды, Польша, Франция, США.

В апреле 2009 года Япония подала заявку на участие в АС в качестве постоянного наблюдателя.

Ю. Корея подала аналогичную заявку в АС еще раньше – в 2008 г.

Поддержка инициатив по пересмотру правового статуса Арктики. Как и многие другие неарктические государства, все три восточноазиатских государства проявляют заинтересованность в пересмотре правового статуса Арктики в пользу превращения её в общую «кладовую запасов» всего человечества, а Севморпуть и СЗП предполагается вывести из-под контроля России и Канады.

Показательно заявление китайского эксперта Ли Цзэнфу из Даляньского морского университета по этому поводу: «Кто получит контроль над арктическим маршрутом [СМП – авт.], будет контролировать новый путь мировой экономики»[194]. «Нерегионалы» призывает к международному сотрудничеству, но, в то же время, попытки «официальных» арктических государств закрепить свои права на шельф рассматриваются как «вызов, который бросает международному порядку и международному праву Россия и некоторые другие государства после окончания холодной войны»[195]. По линии своих МИДов «внерегионалы» проводят линию на пересмотр правового статуса Арктики в соответствии с новыми обстоятельствами, возникающими в результате таяния полярных льдов. Это означает, что вопросы освоения Арктики получают не только региональное, но и глобальное измерение, открывая для неарктических стран новые возможности.

Представители экспертно-академического сообщества трех стран, избавленные от необходимости соблюдения дипломатического этикета, особенно откровенно поясняют свою позицию в отношении перспектив «интернационализации» Арктики. Так, один китайский аналитик прямо заявил: «Циркумполярные нации должны понять, что Арктика более не является предметом межрегиональных отношений, это международное дело, а вопрос о делимитации более 80% арктического шельфа не может быть решен без Китая»[196]. Японские эксперты подчеркивают, что к освоению региона должны быть допущены, прежде всего, те страны, которые имеют в нем не просто интерес, а соответствующие материально-технические возможности[197].

---

[194] Китай позарился на российскую Арктику. http://www.ng.ru/world/2010-03-03/1_china.html.

[195] *Самсонов А.* Китай готовится к "битве за Арктику". http://topwar.ru/7335-kitay-gotovitsya-k-bitve-za-arktiku.html.

[196] Цит. по: *Подоплекин А.О.* Арктика как объект геополитических интересов неарктических государств // Вестник Поморского университета. Сер. Гуманитарные и социальные науки. 2011. № 2. С. 43.

[197] *Keisuke Okada.* Japan asked to join new Arctic shipping regime. search.japantimes.co.jp/cgi-bin/nn20081107a9.html.

Ведение сложной многоходовой политической борьбы по привлечению союзников. Потенциальными союзниками восточноазиатских стран являются, прежде всего, приарктические государства, имеющие половинчатый статус в арктических делах. Это – уже упоминавшаяся Исландия, а также Швеция и Финляндия. Несмотря на то, что они расположены или в непосредственной близи к региону, а два последних государства даже имеют полярные сухопутные владения, они всё же не имеют прямого выхода к Ледовитому океану, а вслед за этим и прав на разработку шельфа. В то же время по линии дипломатии они всячески стремятся доказать свой арктический статус для получения хоть каких-то привилегий в Арктике.

Кроме того, те члены «официального арктического клуба», которые не могут противостоять в одиночку более крупным государствам, как США или Россия, тоже могут искать экономической и политической поддержки у стран Восточной Азии. Так, в последнее время на этом направлении наблюдается активизация Дании, которая становится «ключевым коридором для китайского экономического и стратегического проникновения в Арктику»[198]. Посол Дании заявил в Пекине, что Китай имеет в Арктике «естественные и законные экономические и научные интересы»[199] несмотря на отсутствие у него береговой линии в полярном регионе.

Поддерживая Китай, Дания стремится укрепить затем свое влияние в АС и опереться на финансы Китая для разработки ресурсов подконтрольной ей Гренландии. Ни у Дании, ни у правительства Гренландии нет финансовых и экономических возможностей для самостоятельной разработки полезных ископаемых в полярных условиях. В этом отношении союз Дании и Китая выглядит взаимовыгодным, а США отходят на второй план. Показательно, что самое большое посольство Дании находится именно в Китае, и оно в два раза больше датского посольства в США.

Что касается Японии, то она сделала ставку, прежде всего, на Норвегию, которая благосклонно относится к арктическим притязаниям Токио. Так, общность интересов двух стран в Арктике была зафиксирована на совместном семинаре по полярной проблематике в апреле 2010 г. в Токио и на международ-

---

[198] China’s new strategic target: Arctic minerals. http://blogs.wsj.com/chinarealtime/2012/01/18/china%E2%80%99s-new-strategic-target-arctic-minerals.

[199] Китай вступает в арктическое уравнение. http://www.inosmi.ru/arctica/20111031/176857434.html.

ной конференции по Арктике в норвежском Тромсё (январь 2011 г.)[200]. Ещё один объект интереса со стороны Японии – это Канада, которая, как уже отмечалось, также заинтересована в привлечении иностранных капиталов и технологий для освоения минеральных ресурсов своей арктической зоны.

Будущее арктической стратегии стран Восточной Азии. Как же восточноазиатские страны представляют себе дальнейшее развитие геоэкономической и геополитической ситуации в Арктике, и как будут складываться их отношения с ключевыми региональными «игроками»? Некоторые эксперты из этих стран не исключают в перспективе военного противостояния в Арктике из-за обострения экономических и политических противоречий. Причем, одним из вариантов развития событий в Арктике, выделяемых, скажем, китайскими военными экспертами, является сценарий глобальной «топливной войны»[201]. Впрочем, сами восточноазиатские страны едва ли пожелают стать участниками такого конфликта, не имея там никакой инфраструктуры для поддержки операций на удаленном театре военных действий. К тому же у них есть свои нерешенные территориальные проблемы – тайваньский и северокорейский вопросы, статус островов в Южно-Китайском море, спорные острова между Китаем и Японией, Ю. Кореей и Японией.

Скорее всего, в обозримом будущем страны Восточной Азии будут делать ставку на активный политико-дипломатический диалог с другими региональными «игроками», причем даже в тех вопросах, которые вызывают у них серьезное беспокойство. В частности, три восточноазиатских государства выражают озабоченность действиями полярной «пятерки» по укреплению своего военного потенциала в Арктике, которые выразились в регулярном проведении военных маневров Россией и странами-членами НАТО и наращиванием их военного присутствия в регионе. Негативно были восприняты установка российского флага на дне океана в точке Северного полюса и возобновление полетов российской стратегической авиации в полярной зоне.

В то же время это не мешает, скажем, активному развитию военно-технического сотрудничества между Россией и КНР. Так, китайские военные предметно знакомятся с возможностями вооруженных сил России в арктических условиях в ходе официальных визитов, один из которых возглавил Чень

---

[200] См., например: Речь норвежского посла в Японии на этом семинаре: Norway's Polar Strategy by Ambassador Arne Walther, Norway – Japan Polar Seminar, Tokyo, Japan, 26 April 2010. norway.or.jp/Embassy/English/ambassador/Ambassadors-Speeches/NorwaysPolarStrategy.

[201] *Лазарева Т.* Китай спешит к разделу «арктического пирога». http://atrinfo.ru/commentary/pie.html.

Биндэ, начальник генерального штаба НОАК[202]. Делегации посетили атомную подводную лодку, авианесущий крейсер «Адмирал Кузнецов», а также расположение отдельной мотострелковой бригады, дислоцированной в Печенге, включая полигоны и стрельбища.

В целом же «острие» арктической стратегии стран Восточной Азии в обозримом будущем будет направлено против России, США и Канады, которые не собираются делиться своими правами и обладают достаточными ресурсами для защиты своих интересов в Арктике.

Отметим при этом, что интересы, скажем, Канады и России объективно ближе друг другу в противопоставлении к позиции трех восточноазиатских стран: то и другое государство имеют протяженные заполярные территории и береговые линии; Россия и Канада защищают национальный контроль за арктическими морскими путями (СМП и СЗП); обе страны заинтересованы в нерасширении «арктического клуба» и углублении международного сотрудничества, прежде всего, в рамках АС. Россия и Канада давно предлагали точнее определить статус постоянных наблюдателей для неарктических государств и международных организаций в АС[203]. Тем самым для неарктических государств и международных организаций был бы четко прописан предел их возможностей в Арктике и одновременно подтвержден приоритет пяти прибрежных полярных стран. Это выгодно как России, так и Канаде, имеющим самые протяженные границы в Арктике. Такой документ, позволяющий упорядочить процесс предоставления статуса наблюдателя внеарктическим государствам и организациям, а также ясно определяющий права и обязанности наблюдателей в АС, в конце концов, был разработан и подписан на министерской встрече совета в Нууке (Гренландия) в мае 2011 г.[204] На следующей министерской встрече, которая планируется на 2013 г., будут приняты первые решения о том, кому ещё будет предоставлен статус постоянного наблюдателя.

Что касается требований трех восточноазиатских стран относительно «интернационализации» арктических ресурсов и маршрутов, то даже канадские эксперты отмечают, что такая позиция подрывает претензии Пекина на о. Тайвань, острова Сенкаку в Восточно-Китайском море и ряд спорных островов в Южно-Китайском море, а также претензии Японии на Южные Курилы и

---

[202] Мурманский вестник. 2011. 9 августа. http://www.mvestnik.ru/shwpgn.asp?pid=201108093123.

[203] *Hannaford J.* Canada's Arctic foreign policy. 2011. 24 January. http://www.circumpolar.gc.ca.

[204] Стенограмма интервью министра иностранных дел России С.В. Лаврова российским СМИ по итогам участия в заседании Арктического совета, г. Нуук, 12 мая 2011 года. http://www.mid.ru/brp_4.nsf/0/1C9544E2A6C34E6EC325788F00506EE0.

группу островов Токто (Такэсима), относительно которых у Токио существуют противоречия, соответственно, с Москвой и Сеулом[205].

Противоречиво складываются отношения восточноазиатских стран с США в Арктике. С одной стороны, их геополитические устремления отчасти совпадают в том плане, что они добиваются для себя принципа «свободы рук» в регионе, но делают это различными путями. США во многом игнорируют АС, не ратифицируют Конвенцию по морскому праву 1982 г. и занимают в целом антироссийскую позицию. «Нерегионалы» же делают ставку больше на экономическое проникновение в Арктику и участие в международных организациях, чем на обострение конфликтов. Они в принципе готовы к сотрудничеству с Россией в регионе (особенно Китай). В целом же, учитывая нарастающее глобальное соперничество за ресурсы и политическое влияние в регионе, а также глобальное соперничество между США и Китаем, в Арктике вряд ли возможен полноценный союз этих государств на антироссийской основе.

Что касается остроты соперничества трех восточноазиатских стран с Россией по поводу Арктики, то она будет зависеть от нескольких общих факторов, порой противоположной направленности. С одной стороны, потребность этих стран в арктических минеральном сырье и путях сообщения будет толкать их на сотрудничество с Россией. В случае с Пекином его сотрудничеству с Москвой в арктических вопросах способствует динамично развивающееся стратегическое и экономическое партнерство между двумя странами. По мнению российского китаеведа С. Лузянина, отношения с Россией ценятся китайским руководством выше, чем с любой другой страной мира[206]. Доминантой для китайского руководства останется сохранение стабильности внутри страны и за ее пределами, как важнейшего условия дальнейшего развития государства.

В то же время наступательному характеру арктической политики трех восточноазиатских государств будут способствовать нехватка энергоресурсов и различного сырья, которые необходимы для поддержания высоких темпов развития, а также наметившаяся ревизия приоритетов их внешней политики в целом как следствие роста влияния этих стран в мировой экономике и политике. Особенно это заметно в случае с Китаем, у которого появились глобальные интересы, соответствующие его растущему экономическому и военно-стратегическому потенциалу. Но при этом внешняя политика указанных госу-

---

[205] *Silbey R.* China enters the Arctic equation. http://www.vancouversun.com/news/China+enters+Arctic+equation/5625478/story.htm.

[206] *Лузянин С.* Внешняя политика Китая до 2020 г. Прогностический дискурс. http://www.perspektivy.info/oykumena/politika/vneshnaja_politika_kitaja_do_2020_g_prognosticheskij_diskurs_2011-11-29.htm.

дарств в обозримом будущем будет строиться предельно прагматично, сквозь призму национальных интересов, а не глобальных проблем или «глобальной ответственности» (что присуще, скажем, США), и это необходимо учитывать России.

В отношении России восточноазиатские страны тактически будут строить свою политику в зависимости от складывающейся конъюнктуры, но стратегически она будет определяться собственными интересами экономического характера. В том числе, они не заинтересованы в расширении шельфа России за счет подводных хребта Ломоносова и поднятия Менделеева и, по возможности, будут препятствовать прохождению российской заявки на эти территории через Комиссию ООН по шельфу, когда она туда поступит. Они будут поддерживать инициативы других государств, в частности США и Норвегии, по интернационализации СМП.

Таким образом, арктическая политика трех восточноазиатских государств открыта для взаимовыгодного сотрудничества с Россией, но в ней присутствует и антироссийский вектор. Он состоит в том, что эти страны будут добиваться:

– доступа к разработке ресурсов в Арктической зоне России для последующей транспортировки в Восточную Азию, а не переработки в России;

– особых прав на льготное пользование СМП, а в перспективе на его «интернационализацию» в союзе с другими заинтересованными государствами;

– поддержки на политико-дипломатическом уровне инициатив, направленных на нейтрализацию прав арктических государств (включая Россию) на шельф и ревизию правового режима Арктики в пользу неарктических государств.

С точки зрения национальной безопасности Российской Федерации, устремления стран Восточной Азии в Арктике имеют противоречивый характер. С одной стороны, их действия могут нанести ущерб экономическим и военно-стратегическим интересам России в регионе. В более общем (глобальном) плане следует учитывать возможность того, что усилиями этих стран в Арктике отрабатываются политико-правовые методики и информационные технологии по обоснованию статусов «terra et aqua nullius» (лат. – «ничейные земля и вода»), «интернационализации» имеющихся там ресурсов и обеспечению доступа к последним без применения военно-силовых средств.

В то же время страны Восточной Азии обладают значительным финансово-экономическим и научно-технологическим потенциалом, который может оказаться полезным России в деле освоения Арктики. России необходимо избирательно подходить к использованию этого потенциала и вырабатывать меха-

низмы «тонкой настройки» для взаимодействия с восточноазиатскими странами в Арктике, памятуя при этом о необходимости защиты своих национальных интересов и установления определенных пределов для сотрудничества с этими государствами.

* * *

В заключение отметим, что в международном плане Россия стоит перед нелегким выбором между жестким отстаиванием своих национальных интересов в Арктике и попыткой найти баланс с интересами других региональных игроков. Отметим, что, несмотря на конфронтационный по сути курс некоторых арктических государств и НАТО, нацеленный на ущемление интересов России, она не должна идти у них на поводу. Наоборот, политика России в этом регионе должна основываться на международном сотрудничестве и взаимном учете интересов друг друга. Подобный курс более предпочтителен, чем нарастание соперничества в Арктике, значение которой будет нарастать в обозримом будущем.

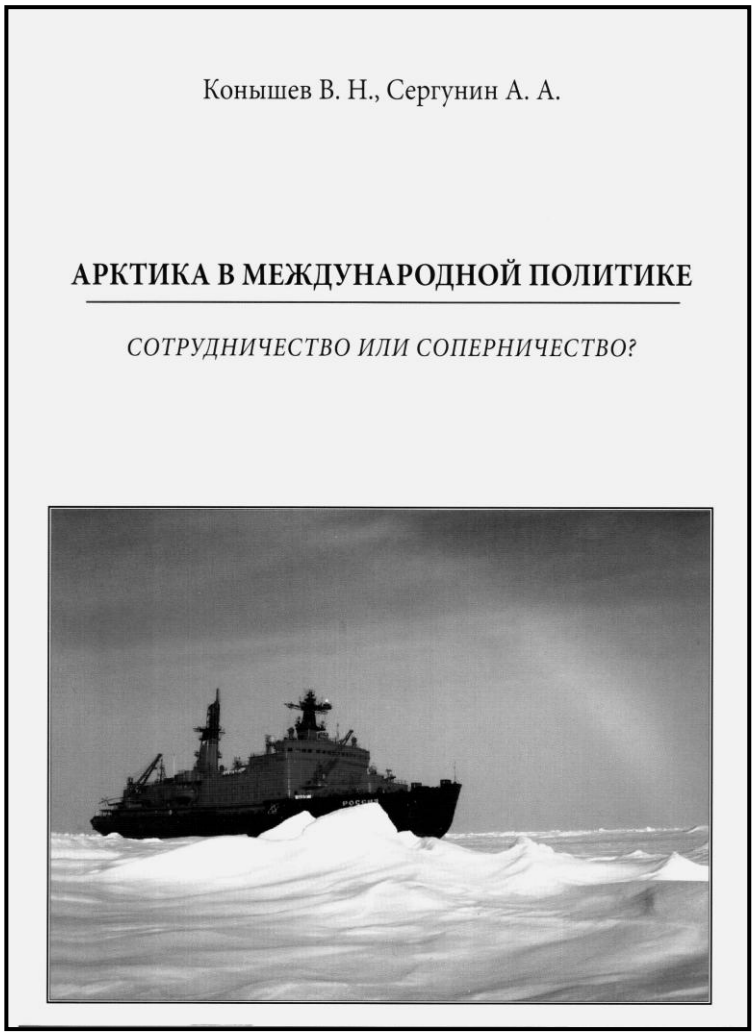


Рис. 1. Арктика в международной политике: сотрудничество или соперничество? / В.Н. Конышев, А.А. Сергунин; под ред. И.В. Прокофьева, зам. директора РИСИ; Рос. ин-т стратег. исслед. – М.: РИСИ, 2011. 194 с.

И.А. Рогачёва
Профессор Петербургского государственного университета путей сообщения
Заслуженный экономист Российской Федерации, доктор экономических наук, профессор

Железная дорога на Мурман

В связи с Первой мировой войной, начавшейся в 1914 году, значение Мурмана, как северной окраины Российской империи, поднялось на исключительно важный государственный уровень. Этот, пока ещё неосвоенный и необжитой край, привлёк внимание правительства благодаря своему географическому положению. Баренцево море и незамерзающий Кольский залив могли стать удобным морским путём, соединяющим Россию со странами Западной Европы и Америки.

На протяжении веков жители Севера называли Мурманом побережье Кольского полуострова к западу от Святого Носа, то есть район морских тресковых промыслов. Названием Святой Нос объединяются нескольких мысов на побережье Северного Ледовитого океана: на южном берегу Северного Ледовитого океана – мыс Лаптевых, а также на Кольском полуострове и Тиманском берегу Баренцева моря. В наше время в понятие «Мурман» стали включать ещё и полосу железной дороги от Кандалакши до Колы, а иногда, и весь Кольский полуостров.

Успешное освоение Мурманского края зависело от решения комплексной проблемы, состоящей из трёх взаимосвязанных задач.

Первая задача заключалась в строительстве железной дороги, которая позволила бы ликвидировать оторванность Мурмана от центра России, так как это имело особенное значение в период прекращения навигации на Белом море. Экономические связи Кольского края, после строительства железной дороги, должны были поменять направление хозяйственного вектора: если ранее он был направлен в сторону Архангельска, то после строительства железной дороги он перемещался в сторону Петербурга.

Вторая задача состояла в сооружении морского торгового порта на берегу незамерзающего Кольского залива в целях развития международных экономических и военных связей.

Третья задача включала строительство военных баз для обеспечения национальной безопасности, защиты государственного суверенитета и государственной границы на Мурмане.

Строительство железной дороги, морского торгового порта и военных баз означало появление за Полярным кругом портового города. Так оно и случилось: на Мурмане вырос город – Романов-на-Мурмане, позднее переименованный в город Мурманск. Городу-герою Мурманску 4 октября 2016 года исполнится 100 лет.

Вопрос о строительстве железной дороги на территории Мурманского края поднимался неоднократно. Весной 1914 года Особое совещание при Министерстве финансов, составляя план железнодорожного строительства на ближайшие годы, высказалось за сооружение на Севере России Обь-Урало-Беломорской и Камо-Печорской линий.

Очерёдность строительства железных дорог в России определялась потребностью вывоза сельскохозяйственной продукции и сырья за границу, поэтому железными дорогами соединялись сельскохозяйственные и сырьевые районы с портами Балтийского, Чёрного и Азовского морей. Считалось, что с задачей сухопутной перевозки грузов из внутренней России на Север и обратно вполне справляется узкоколейная железная дорога Вологда – Архангельск. В 1913 году было принято решение о строительстве железной дороги, протяжённостью 280 километров, от одной из станций Петербургско-Вологодской линии до Петрозаводска.

Острая необходимость в строительстве железной дороги на Мурман к незамерзающему Баренцеву морю возникла, как было сказано ранее, в связи с началом Первой мировой войны. К осени 1914 года обнаружился острый недостаток вооружения и боеприпасов: в армию было мобилизовано 5 млн 338 тысяч человек при наличии стрелкового оружия в количестве всего 4 млн штук. В дальнейшем, в связи с призывом новых контингентов и потерями на фронте, потребовалось дополнительно 10 млн винтовок, а русские заводы могли производить лишь 525 тысяч единиц в год. Промышленность России была не в состоянии снабдить армию нужным количеством боеприпасов: потребности в снарядах составляли ежемесячно 1,5 млн штук, в то время как отечественная промышленность могла произвести их только 500 тысяч штук. Армия испытывала недостаток в обмундировании, медикаментах, транспортных средствах, взрывчатых веществах.

Вследствие выявленных потребностей в материально-техническом снабжении армии, которое не могло быть обеспечено отечественной промышленностью, военное ведомство оформило государственный заказ с иностранными фирмами на сумму 3,2 млрд руб. Общая сумма всех русских заказов за границей в годы войны составила 7,7 млрд руб. В 1916 году из-за границы должно

было прибыть около 3 тыс. артиллерийских орудий, свыше 20 тыс. пулемётов, свыше 11 тыс. автомашин, огромное количество снарядов и разных военных материалов. В связи с этим возник вопрос: «Как все эти грузы доставить по назначению?».

В условиях войны обычные морские пути не могли быть использованы. Доступ к балтийским портам России закрыли немцы, а к черноморским портам – турки. Владивостокский порт находился слишком далеко от театра военных действий, а Архангельский порт – самый удобный для связи с союзниками – имел ограниченные возможности. Это было связано с тремя обстоятельствами. Первое обстоятельство заключалось в том, что в Архангельском порту, расположенном на берегу замерзающего Белого моря, работы производились всего лишь 7 месяцев в году. Второе обстоятельство было связано с тем, что Архангельский порт по своим техническим возможностям не мог принять к перегрузке расчётное количество груза. Третье обстоятельство было обусловлено тем, что пропускная способность Архангельско-Вологодской железной дороги не соответствовала потребностям заявленного объёма грузоперевозок.

В первые месяцы Первой мировой войны в Архангельском порту в нескольких местах углубили дно и увеличили количество причалов с 7 до 50 единиц. С осени 1914 года железная дорога Архангельск – Вологда стала перешиваться на широкую, общероссийскую колею. Но принятые меры не внесли положительных изменений в решение существующих проблем.

В октябре 1914 года Министерство путей сообщения приняло решение о необходимости строительства железной дороги от Петрозаводска к порту Сороки, который находился на Карельском побережье Белого моря. Эта железная дорога должна была обеспечить приёмку части грузов, поступающих из-за границы. Совет Министров выделил необходимые средства для определения трассы будущей железной дороги. Правительство приняло решение о строительстве железной дороги от Петрозаводска до порта Сороки 5 декабря 1914 года. Сумма ассигнований на строительство железной дороги Петрозаводск – Сороки была утверждена 1 января 1915 года распоряжением императора Николая II.

В то же самое время императору Николаю II была представлена записка, обосновывающая необходимость продления железной дороги до незамерзающего Баренцева моря. При этом на представлении Совета Министров Николай II сделал приписку: «Считаю, безусловно, необходимым в будущем продолжение этой линии на север до одной из лучших бухт Мурманского побережья». Уже 30 декабря 1914 года Совет Министров признал необходимость строительства железной дороги на Мурман.

Первый кредит на строительство Мурманской железной дороги был выделен в соответствии с решением Совета Министров 10 февраля 1915 года. Для осуществления всех практических мер, связанных с сооружением железной дороги Петрозаводск – Мурман, было создано Управление, получившее название «Мурманстройка». Ассигнования, необходимые для строительства железной дороги на Кольском полуострове (железнодорожная линия Кандалакша – Семёновское) были выделены 16 мая 1915 года. Общая стоимость строительства Мурманской железной дороги, протяжённостью 1054 километра, определялось в 180 млн рублей, из них около 40 млн рублей предполагалось затратить на сооружение участка на территории Кольского края (железнодорожная линия Пояконда – Мурман) длиною 370 километров.

Завершение строительства Мурманской железной дороги намечалось на осень 1916 года. Мурманская железная дорога должна была обеспечить ежесуточную доставку товарного груза в одном направлении в количестве 7,8 тысяч тонн, что сказалось бы на значительном улучшении снабжения русской армии.

Перед строителями железной дороги стояла необыкновенно трудная задача: в условиях войны, в кратчайшие сроки проложить рельсовый путь вдали от обжитых районов, за сотни километров от баз снабжения, в условиях сурового заполярного климата, при тяжёлом грунте и сложном рельефе местности. Только для железнодорожной линии Кандалакша – Кола требовалось 20 тыс. рабочих, 24 тыс. т рельсов и креплений, 150 стрелочных переводов, 13 паровозов и 200 платформ для рабочего движения во время строительства, 470 тыс. шпал, большое количество шанцевого инструмента.

Весной 1915 года были оформлены заказы, связанные со строительством Мурманской железной дороги, в США, Англии, Франции и Норвегии. Например, в США был сделан заказ на подвижной состав и укладочный материал (рельсы, крепления) на сумму более 10 млн руб. Договоры на поставку строительных материалов и инвентаря, на общую сумму 3,3 млн руб., были заключены с руководителями английской промышленности.

В мае 1915 года на Кольский полуостров прибыли первые партии строителей. В начале июня 1915 года в Семёновской бухте и в городе Кола насчитывалось 1,5 тысяч рабочих, в районе Кандалакши – около 3 тыс. чел. На строительстве железной дороги ощущалась значительная потребность в рабочей силе, поэтому во второй половине лета на Кольский полуостров прибыло 2100 военнопленных.

Железная дорога на Кольский полуостров начиналась от Кандалакши и заканчивалась заболоченным местечком на берегу Кольского залива. Это мес-

течко называлось урочище Семёново. К концу июля 1915 года возле урочища Семёнова были готовы две пристани. Первая пристань стояла на опорах из бревенчатых срубов, которые были заполнены камнями. Длина первой пристани составляла 26 метров. Вторая пристань размещалась на плотах, обеспечивая приёмку под разгрузку сразу двух океанских, глубокосидящих пароходов, и выгрузку свыше 400 тонн груза в сутки.

В июне 1915 года временный порт в Кандалакше начал принимать для стройки подвижной состав, укладочный материал и продовольствие. Одновременно на южной оконечности озера Имандра у пристани Зашеек возводились причал и стапель для спуска судов на воду. С первых чисел июня 1915 года началось строительство железной дороги от Кандалакши к озеру Имандра.

Укладка пути от Кандалакши до пристани Зашеек была закончена 7 августа 1915 года. Завершение этой работы позволило начать строительство железной дороги во внутренней части Кольского полуострова. Используя озеро Имандра, протянувшееся на 100 километров, можно было вести строительство сразу из нескольких пунктов. Для перевозки по воде строительных грузов и самих строителей требовалось доставить на озеро Имандра необходимые плавучие средства.

Специалисты-строители железной дороги блестяще решили эту инженерную задачу. В Кандалакшском порту по морскому дну до берега и далее на берегу проложили рельсовый путь, на который во время отлива подогнали железнодорожные платформы. При морском приливе уровень воды в Кандалакшском заливе поднимается до 5,5 метров. Именно во время прилива над платформами установили буксирный пароход и несколько барж, которые, по мере спада воды, опускаясь, сели на платформы. Буксирный пароход и баржи были закреплены на платформах и без особых затруднений доставлены к пристани Зашеек. Здесь суда по стапелю спустили на воду. На баржи погрузили паровоз и платформы, рельсы и инструменты, и буксирный пароход потянул весь этот груз на северный конец озера.

Строительство железной дороги от Кандалакши до Мурмана намечалось закончить по графику к 31 декабря 1915 года. Маршрут перевозки военных грузов определялся временем года. Зимой груз доставлялся из Кандалакши на лошадях к Финляндской железной дороге через Куолаярви до станции Рованиеми. С открытием навигации на Белом море грузы отправлялись на судах до порта Сороки, а дальше – по вновь построенной железной дороге к Петербургу.

После прокладки рельсового пути до Мурмана строители должны были приступить к работам второй очереди: построить мастерские; привести про-

филь дороги к магистральному типу; заменить временные деревянные мосты капитальными, то есть с каменными опорами, железными или железобетонными пролётными строениями; ввести в действие постоянное водоснабжение. Но вначале, как говорят, дорогу строили начерно.

За весенне-летнюю навигацию 1915 года на Мурмане было разгружено 20 иностранных судов. В Семёновской бухте и городе Александровске скопилось около 100 тыс. т военных грузов, которые необходимо было срочно доставить по назначению.

С осени 1915 года на строительстве Мурманской железной дороги сложилась тяжёлая обстановка: транспорт не справлялся с перевозками, грузы поступали на стройку несвоевременно. В навигацию 1915 года в Кандалакшу и Колу было завезено более 16,3 тыс. т различных грузов, в том числе 4,9 тыс. т продовольствия и 4,8 тыс. т фуража. Объём материально-технического снабжения, который находился в Кандалакше и Коле, оказался недостаточным для организации бесперебойной работы стройки до начала очередной навигации по Белому морю. Рано наступившая зима прервала поступление из Архангельска всех видов снабжения на строительство железной дороги. Данное обстоятельство вызвало необходимость доставки снабжения из Англии и Норвегии. В конце ноября 1915 года на Мурман прибыл транспорт со строительными материалами и продовольствием из Англии.

Строительство северного участка Мурманской железной дороги продолжалось в сложных условиях полярной ночи, при ветрах и метелях, в 38-ми градусные морозы. На стройке, по-прежнему, не хватало рабочих, поэтому необходимо было принять срочные меры. В начале 1916 года агенты Мурманстройки завербовали 6700 человек в центральных губерниях России. Этих рабочих перевезли беспересадочными поездами через Финляндию, Швецию и Норвегию до Нарвика, откуда на пароходах их доставили на Мурман. Переезд от Петербурга до Колы продолжался 7 суток. На строительстве железной дороги использовался труд военнопленных, так как рабочих на стройке было недостаточно. На 1 марта 1916 года на Кольском полуострове на строительстве железной дороги работало 4822 военнопленных, включая немцев, австрийцев, венгров, чехов, словаков.

С прибытием нового контингента рабочих темпы строительства ускорились. К 14 марта 1916 года поезда уже ходили от Кандалакши до Ягельного Бора и от Семёнова до Кицы. Расстояние между Кицей и Ягельным Бором, равное 71 километру, пока ещё не было связано железнодорожными рельсами. Строители дороги планировали закончить укладку рельсов на этом участке до насту-

пления весенней распутицы. Это было важно потому, что пропускать поезда с военным грузом от Семёнова до Кандалакши можно было бы без перегрузки.

Прокладка рельсового пути на линии Кандалакша – Семёново была закончена 23 апреля 1916 года. Военные грузы, в первую очередь – винтовки и снаряды, теперь прямым путём, без перевозки на лошадях, отправлялись из Семёновской бухты в Кандалакшу, где осенью 1915 года была построена пристань площадью 572 квадратных метра, оборудованная 20-тонным краном и двухколейным железнодорожным подъездом. Отсюда, грузы, полученные на Мурмане, должны были переправляться дальше на ледокольных судах по Белому морю до Сорокского порта, соединённого железной дорогой с Петербургом.

Оставался ещё один важный безрельсовый участок железной дороги, который проходил по льду реки Колы, где с наступлением весенней оттепели движение поездов прекратилось. Основная масса рабочих была переведена на прокладку рельсового пути по скалистому берегу.

Летом 1916 года, одновременно с балластировкой пути, то есть засыпкой щебня между шпалами, строили станции и разъезды. На карте Кольского полуострова появились новые населённые пункты – небольшие пристанционные посёлки Пинозеро, Зашеек, Охтоканда, Хибины, Имандра, Ягельный Бор, Оленья, Пулозеро, Кица, Шонгуй.

С середины августа 1916 года на железнодорожной линии Семёново – Кандалакша открылось постоянное движение товарных поездов. Пропускная способность железной дороги составляла 652 тонны груза в сутки в одном направлении при скорости движения 8–10 километров в час. Железнодорожную линию Семёново – Кандалакша обслуживали 37 паровозов и 204 платформы. Стыковка карельской части железной дороги с кандалакшской её частью произошла недалеко от Полярного круга 3 ноября 1916 года. С этого дня по всей железной дороге от Петрозаводска до Мурмана открылось сквозное движение.

Мурманская железная дорога была сдана во временную эксплуатацию 15 ноября 1916 года. Но это событие не означало полного завершения строительства железной дороги на Мурман. Предстояло закончить работы второй очереди – заменить временные сооружения постоянными. Расходы на строительство железнодорожной линии Кандалакша – Мурман составили 208 миллионов рублей.

Строительство железной дороги от Петрозаводска до Мурманского побережья протяжённостью 1054 км в общей сложности продолжалось 20 месяцев. На строительстве железной дороги были достигнуты невиданные в мировой

практике темпы прокладки рельсового пути – в среднем за месяц по 53 километра, а на Кольском полуострове – по 26 километров за месяц.

Постройка Мурманской железной дороги имела огромное значение для дальнейшего развития Кольского края и соседней Карелии. Кольский полуостров впервые получил прямую, удобную транспортную связь с внутренней Россией. Дорога создала благоприятные возможности для подъёма экономики и культуры края, строительства новых городов и селений.

Достоин благодарной памяти потомков труд многих тысяч строителей, проложивших в крайне тяжёлых условиях Заполярья самую северную в мире железнодорожную магистраль, причём за невиданно короткие сроки.

Для внешнеэкономических связей России по морским путям сообщения со странами Европы и Америки необходимо было в конечном пункте Мурманской железной дороги построить морской торговый порт. Наилучшим местом для морского порта был признан участок на берегу Кольского залива, известный под названием «Семёновское». В XVI веке здесь находились рыболовные угодья кильдинских саамов. Участком владел саам Семён Корожный. Название Семёновской тони прошло через века. Тоня представляет собою участок водоёма, специально оборудованный для ловли рыбы закидным неводом, а также часть берега, прилегающая к этому участку. С постройкой лесопильного завода недалеко от Колы появилась запань «Семёново», то есть плавучая преграда в Кольском заливе для охраны его от загрязнения при сплаве леса.

В 1906 году там, где позднее появилась Мурманская разгрузочная пристань, находился небольшой остров, на котором была одна промысловая изба. В эту бухту, расположенную около островка, сплавлялись брёвна из реки Туломы, где они здесь же прямо с воды грузились на пароходы для отправки за границу. Упомянутая промысловая изба была единственной жилой постройкой на месте будущего города Мурманска.

Кольский залив, глубоко вдающийся в сушу, по своим очертаниям отчётливо делится на три колена: северное – широкое, протянутое с севера на юг, среднее – с поворотом на юго-запад и южное – более узкое, вытянувшееся с севера на юг.

Семёновская бухта находилась на восточном берегу южного колена Кольского залива и была хорошо защищена от океанских волнений и ветров. Ширина залива была достаточной для маневрирования и стоянки большого количества судов. Воды Кольского залива практически никогда не замерзали. Если это и случалось, то только в отдельные, особенно суровые зимы, но тонкий лёд не представлял большой помехи для судоходства.

В военное время стратегическое значение для обороны порта от вражеских действий имеет его расположение в условиях данной местности. Участок, выбранный для морского торгового порта, находился далеко от входа в залив, что способствовало его защите от нападений врага. Береговые батареи и противолодочные сетевые заграждения могли надёжно прикрыть подступы к порту для надводных и подводных кораблей противника. Глубина залива обеспечивала возможность подхода больших океанских пароходов. Грунт дна Кольского залива песчаный, местами с галькой, благоприятствовал устройству якорных стоянок. Кроме того, Семёновская бухта находилась близко к железной дороге Кола – Кандалакша, что тоже имело немаловажное значение. На местности, прилегающей к Семёновской бухте, были расположены две террасы.

Территория первой террасы, с ровной площадью, прилегающей к Семёновской бухте, представляла собою пологую береговую полосу, длинною около 10 километров, что позволяло в будущем расти порту на север и на юг. На основном участке, то есть от мыса Зелёного до мыса Халдеева, протяжённостью 4,3 километра, могло разместиться до 60 причалов. На западном берегу также имелись участки, удобные для строительства портовых сооружений.

Территория второй террасы, которая с севера и востока была заслонена довольно высокими горами, достаточно далеко отстояла от залива, имела запасы хорошей питьевой воды, находилась на песчаной, сухой и ничем не заражённой местности. Здесь можно было построить крупное городское поселение. Северное и среднее колено Кольского залива были менее удобны для строительства порта, по сравнению с восточным берегом южного колена. Оба этих колена были подвержены океанскому волнению, берега их большей частью круты и гористы, изрезаны рядом мелководных губ.

Работа по стратегически важному объекту – морскому торговому порту проводились чётко и оперативно. Выбор места для порта был утверждён 21 февраля 1915 года. На конечной точке Мурманской железной дороги был установлен столб. Это событие произошло 15 марта 1915 года. Первая партия строителей Министерства путей сообщения прибыла на Мурман 3 апреля 1915 года для начала строительства морского порта.

По замыслу проектировщиков, Мурманский торговый порт был рассчитан, главным образом, на вывоз леса, хлеба и рыбы и ввоз из-за границы каменного угля, соли и оборудования. Предусматривалось поэтапное строительство морского порта. Вначале было принято решение, по так называемому, нулевому этапу. Для обеспечения потребностей военного времени было принято решение построить несколько временных причалов для разгрузки океанских па-

роходов и пристань для судов малой осадки (лихтеров). После выполнения нулевого этапа намечалось работы первой очереди. К первоочередным работам были отнесены, прежде всего, капитальная перестройка временных портовых сооружений с целью доведения их пропускной способности до 733,5 тысяч тонн в год, строительство ремонтно-хозяйственной базы. Затраты на выполнение работ нулевого цикла и первого этапа планировались в сумме 23,4 млн руб. Грузооборот морского порта предполагалось увеличить за счёт второй очереди строительства до 1,5 млн т, за счёт третьей очереди – до 2,7 млн т. Но эти планы были на будущее.

Пока шла война, главная задача строителей заключалась в том, чтобы в минимальные сроки обеспечить приём грузов, поступавших от союзников. Казна платила огромные деньги за простой иностранных судов. Задержка поставок от союзников отрицательно сказывалась на снабжении русской армии. К моменту открытия сквозного движения по Мурманской железной дороге необходимо было построить причальные сооружения. Причём, разгрузочная мощность причальных сооружений должна была быть не меньше пропускной способности железной дороги.

К 1 февраля 1916 года были построены временная лихтерная пристань с причальной линией протяженностью 54 метра и узкоколейная железнодорожная ветка к ней, дом с жилой площадью 427 кв. м для административно-технического персонала, барак для рабочих, два дощатых склада, кузница на один горн. Шла забивка свай временной пристани для приёма больших пароходов, строились два барака, столовая, пекарня, баня, складские помещения.

Строительство Кольского порта у Семёновых островов возглавлял талантливый инженер-организатор Веденеев Борис Евгеньевич (1884–1946 гг.)[207].

В конце января 1916 года через Швецию и Норвегию прибыла первая артель плотников из крестьян Новгородской губернии в количестве 75 человек. В течение февраля 1916 года тем же путём прибыли ещё 135 плотников. До 10 марта 1916 года строители порта жили и питались на пароходе «Курск», стоявшем в Семёновской бухте. Мастерские парохода использовались для изготовления копров и других строительных приспособлений.

---

[207] Б.Е. Веденеев окончил в 1909 году Петербургский институт инженеров путей сообщения, руководил работами по строительству Владивостокского порта. В 1920 году участвовал в составлении плана ГОЭЛРО и в сооружении Волховской ГЭС, в 1927–1932 годах был главным инженером и заместителем начальника Днепростроя; с 1932 года – академик.
Веденеев Б.Е. был депутатом Верховного Совета СССР 1 и 2-го созывов; лауреат Государственной премии (1943 год), награждён тремя орденами Ленина.

В начале мая 1916 года на Мурман прибыли инженеры. В то же самое время Управлению работ по строительству Мурманского морского порта была утверждена проектная документация, выделены технические средства и необходимые кредиты, что позволило вести крупномасштабные работы.

С открытием навигации по Белому морю через Архангельск стали доставлять рабочих, продовольствие, строительные материалы и технику. На стройку из Архангельска прибыл землечерпальный караван вместе с экипажами судов: землечерпальное судно «Сиворкер», землесос «Тильбуриан», паровая шаланда «Гутуевский остров», пароход № 162. В дальнейшем состав этого каравана постоянно пополнялся. В феврале 1917 года землечерпальный караван включал 28 судов с 429 членами команды и обслуживающего персонала.

Строились первый и второй причалы пирса № 1. Тёплая погода и круглосуточный полярный день способствовали успешной работе. Но проблема обеспечения стройки рабочей силой оставалась пока неразрешённой. Нанимать рабочих на стройку становилось всё труднее потому, что в стране шла очередная мобилизация в армию и на флот.

Лица, ответственные за обеспечение стройки людьми, нанимали их во внутренних губерниях России. Рабочие, нанятые на стройку, были, в основном, «ратниками», то есть лицами 1 и 2-го разряда непризывного возраста или признанные негодными к военной службе по состоянию здоровья. В течение августа 1916 года в Семёново прибыло 330 человек. Б.Е. Веденеев обратился в правительство с просьбой восполнить недостаток в рабочей силе ратниками и солдатами, призванными на военную службу и знающими плотницкое дело. Правительство распорядилось принять положительное решение по просьбе Б.Е. Веденеева. Таким образом, военизированные рабочие команды по примеру Министерств морского и железнодорожного транспорта были использованы и на строительстве торгового порта.

В начале декабря 1916 года на строительстве морского торгового порта было занято 620 рабочих, из них 200 плотников, а остальные чернорабочие. Численность рабочих, занятых строительством торгового порта постепенно увеличивалась: 15 декабря 1916 года на ледоколе «Сибиряков» из Архангельска прибыло 99 ратников, а через 10 дней на ледоколе «Русанов» прибыло ещё 170 вольнонаёмных рабочих. К весне 1917 год на строительстве торгового порта работало 775 рабочих и служащих.

В марте 1917 года было полностью закончено сооружение трёх глубоководных причалов, а также близилась к концу постройка и ещё двух других при-

чалов. Общая протяжённость этих пяти причалов составляла 630 метров. Одновременно производились работы на шестом и седьмом причалах.

К этому времени на территории морского торгового порта уже действовала портовая электростанция, был проведён временный водопровод. Рядом с портом возник посёлок с двумя десятками жилых бараков. Кроме того, были построены служебные здания, больница и столовая. В селении Дровяное появились временные мастерские для ремонта судов землечерпального каравана, электрическая станция и другие хозяйственные постройки. Лесопильный завод, который ранее принадлежал предпринимателю Бергрену, перешёл в собственность казны и обслуживал потребности строительства.

В 1915 году, сразу же после завершения работ по сооружению первой временной пристани, морской торговый порт был введён в эксплуатацию. К этому времени торговый порт уже был оснащён тремя береговыми кранами грузоподъёмностью от 5 до 10 тонн и одним плавучим краном грузоподъёмностью в 40 тонн для производства разгрузочных работ. Кроме того, Управление Мурманстройка имело два 10-тонных крана.

С наступлением зимы 1915/1916 года военные грузы из США, Англии и Франции направлялись не в Архангельск, а в Кольский залив – в Семёново, Дровяное и Александровск. Причальных приспособлений для приёма судов было недостаточно. Корабли вынуждены были подолгу стоять на рейде, ожидая разгрузки. Например, к 23 февраля 1916 года в Кольском заливе скопилось 37 коммерческих пароходов, в том числе 17 английских, 2 французских и 2 американских. Некоторые из них разгружались на русские суда прямо на рейде. С 24 ноября по 23 марта 1916 года, то есть в период прекращения навигации на Белом море, Мурманский морской торговый порт принял и разгрузил 11 кораблей, которые сразу же ушли за границу за новыми грузами. В число первоочередных грузов вошли порох, винтовки, снаряды, автомобили, авиационные запчасти, моторы, приборы, ручные гранаты и армейские сапоги. С 29 марта 1916 года суда с военными грузами вслед за мощными ледоколами стали отправляться к острову Мудьюг, откуда эти грузы на лошадях перевозились к Архангельско-Вологодской железной дороге.

Перевозка военных грузов требовала гигантского напряжении сил и высочайшего уровня организации работы всех видов транспорта. Например, 5457 тонн военных грузов, в основном винтовки и снаряды, были отправлены в Петербург сухопутным путём сообщения: от Мурмана до Колы – по железной дороге, от Колы до Белой (Хибины) – на оленях, от Белой до Кандалакши –

по железной дороге, от Кандалакши через Куолаярви до Рованиеми – на лошадях и далее – по Финляндской железной дороге.

С началом навигации по Белому морю основной поток военных грузов был направлен в Архангельск.

Мурманская железная дорога из-за дефицита подвижного состава имела низкую пропускную способность, поэтому из торгового порта вывозилось по 147 тонн груза в среднем за сутки. С наступлением зимы количество невывезенных грузов значительно увеличилось. В январе 1917 года в торговом порту было принято 51,1 тыс. т различных грузов, в феврале – 66,5 тыс. т.

Из Мурманского морского торгового порта грузы отправлялись двумя путями: к Петербургу – по железной дороге, в Архангельск – на пароходах. В течение всей зимы 1916/1917 года не прекращалась проводка судов в Архангельск. Это стало возможным благодаря двум обстоятельствам: во-первых, были куплены мощные ледоколы в Англии, во-вторых, была создана служба наблюдения за льдами.

В условиях Первой мировой войны северные морские коммуникации приобрели для России огромное значение, так как они обеспечивали прямые контакты с союзниками. Основным каналом телеграфной связи со странами Антанты стал подводный кабель, который был проложен из Шотландии к городу Александровску. Открытие этой международной линии состоялось 15 января 1915 года.

Германское командование прилагала много усилий к тому, чтобы помешать доставке грузов в северные порты России. Немецкие военные суда несли боевую вахту в Баренцевом море. Например, весной 1915 года из-за расставленных немецких мин несколько иностранных и русских судов подорвалось на пути их движения у Восточного Мурмана и в Горле Белого моря. В июне 1915 года в северных водах России появился немецкий вспомогательный крейсер «Метеор». Близ берегов Норвегии находились ещё два немецких крейсера – «Берлин» и «Гроссер кюрфюрст».

Для обеспечения безопасности судоходства в северных водах Морской Генеральный штаб отдал распоряжение о присылке на Север военных кораблей с Тихого океана. Первый минный заградитель «Уссури» пришёл из Владивостока в Александровск 15 декабря 1915 года. Дозорную службу на подступах к Кольскому заливу стал нести вспомогательный крейсер «Колгуев». В городе Александровске был размещён гарнизон численностью в 150 человек. Две артиллерийские батареи (одно 120-мм и два 75-мм орудия) были установлены у входа в Кольский залив.

В то же время Морской Генеральный штаб обратился к союзникам с просьбой прислать в Кольский залив боевые корабли для охраны судов и побережья. Английское адмиралтейство направило на Мурман броненосец «Альбермаль», крейсер «Ифигения», базы «Эрнестон» и «Санинендаль», а также 15 тральщиков, которые на зиму стали на рейде Семёновского порта. Сюда же 21 марта 1916 года прибыл французский крейсер «Шампань». Присутствие на Мурмане союзного флота, особенно английского, стало постоянным.

Царское правительство продолжало принимать меры по охране вод Баренцева моря и Мурманского побережья. С этой целью в феврале 1916 года правительство выкупило у Японии боевые корабли «Аскольд» и Варяг», которые были потоплены в период русско-японской войны и затем подняты японцами со дна моря. Боевые корабли «Аскольд» и «Варяг» прошли через Индийский океан, Суэцкий канал, вдоль берегов Франции и Англии и, наконец, достигли моря русского Севера.

Присутствие вражеских военно-морских сил в северных водах потребовало от правительства принятия решения о создании береговых баз, которые должны были обеспечить приёмку и снабжение военных кораблей в расчёте на численность флотских экипажей до 6 тысяч человек. С этой целью 11 марта 1916 года Совет Министров одобрил проект строительства двух баз на Мурмане: первая – на Кольском заливе, вторая – на Иокангском рейде. На строительство двух баз был выделен аванс в сумме 1,8 млн руб. Строительство военных баз было возложено, во-первых, на Управление Мурманстройка, которое должна была возвести береговые сооружения; во-вторых, на Министерство торговли и промышленности, которому поручалось строительство пристани для Кольской базы.

В мае 1916 года на Крайнем Севере возобновились операции германского военного флота. Всего у немцев в Заполярье находилось 6 подводных лодок. Подводные лодки совершали рейды к берегам Кольского полуострова, используя тайные базы снабжения и укрытия, которые они создали на Лофотенских островах и в норвежских шхерах. В связи с этими обстоятельствами 5 июня 1916 года правительство приняло два важных решения. Первое решение – Александровский и Кемский уезды были объявлены «театром военных действий». Второе решение – 17 июня 1916 года была образована Флотилия Северного Ледовитого океана, в состав которой вошли отряд судов обороны Кольского залива, дивизия траления, дозорные суда, служба связи Белого моря и охрана Архангельского порта. В 1916 году численность кораблей Флотилии Северного Ледовитого океана значительно увеличилась за счёт Тихоокеанского

военно-морского флота. Например, только в период с 26 июля 1916 года по 3 января 1917 года флотилия пополнилась миноносцами «Грозовой» и «Властный», транспортной мастерской «Ксения», крейсером «Варяг», линейным кораблём «Чесма».

Корабли Флотилии Северного Ледовитого океана защищали Мурманское побережье и конвоировали торговые и служебные суда от Вардё до Иоканги. Дозорные корабли патрулировали между Цып-Наволоком и островом Кильдин. Во избежание столкновений с плавучими минами иностранные и русские суда, направлявшиеся в Архангельск, собирались на Иокангском рейде и отсюда двигались через Горло Белого моря вслед за тральщиками.

В сентябре 1916 года, только за короткий срок, немецкие подводные лодки потопили 3 русских судна и 7 английских, но моряки русской военной флотилии активными операциями вынудили противника держаться вдали от подступов к Кольскому заливу. Первая немецкая подводная лодка «U-56» была потоплена 20 октября 1916 года миноносцем «Грозовой» и посыльным судном «Купава». Позднее была потоплена ещё одна немецкая подводная лодка.

В виду особой значимости строительства военно-морских баз на Мурманском побережье, включая Кольский залив, Иокангу, Александровск, правительство приняло особое решение о создании специального Управления «Базстройка». Для ведения строительных работ к этому Управлению были приписаны ратники морского ополчения и солдаты Северной рабочей роты.

К югу от Мурманского торгового порта был отведён участок для сооружения Кольской военно-морской базы. На территории этого участка ныне находится Мурманский морской рыбный порт.

К весне 1917 года на Кольской базе были введены в эксплуатацию временная электростанция и 10-киловаттная радиостанция на горе Горелой с мачтой высотою 55 метров, построена пристань. Кроме того, были возведены 5 жилых зданий для командного состава, 8 казарм, 6 временных бараков для рабочих, склады, хлебопекарня, кухня, столовая, мастерские, погреба, сараи, лазарет, церковь, арестный дом.

В это время в Иоканге построили 10-киловаттную радиостанцию с двумя мачтами высотою в 75 метров и станцию английского телеграфа, 5 временных бревенчатых и 3 земляных барака, лазарет и несколько складов. В бухте Гремиха приступили к устройству эстакадной пристани.

В городе Александровске были введены в строй несколько важнейших объектов, в том числе полевая радиостанция ведомства почт и телеграфов, ар-

тиллерийский склад, 2 казармы, 4 временных барака для рабочих и некоторые вспомогательные помещения.

По Кольскому заливу были установлены три батареи: на острове Торос (четыре 122-мм орудия), на мысе Летинском (два 75-мм орудия) и на мысе Белокаменном (два 57-мм орудия). В Тюва-Губе были готовы фундаменты для установки орудий, при батареях строились казармы, склады. На базах и постах были размещены гарнизоны – отдельные флотские роты и казармы. Одновременно создавались наблюдательные посты на Цып-Наволоке, Сеть-Наволоке, Кильдине и в других местах. В северной части Кольского залива поставили сетевые заграждения против подводных лодок.

К весне 1917 года на Мурмане было сосредоточено несколько воинских частей и подразделений, насчитывавших до 15 тысяч человек. Такое количество военнослужащих было необходимо для строительных работ, перевалки огромного количества грузов, обеспечения безопасности мореплавания и защиты побережья.

Создание Флотилии Северного Ледовитого океана и временных военно-морских баз на Мурмане имело неоценимое значение в укреплении национальной безопасности России.

Вполне закономерно, что в ходе строительства железнодорожной станции Мурман и железнодорожного депо, морского торгового порта и военно-морской базы на Кольском заливе постепенно строился посёлок. Этот посёлок растянулся вдоль берега Кольского залива и по численности населения в несколько раз превосходил соседние города – Александровск и Колу.

Преобразование железнодорожного посёлка у станции Мурман в городское поселение инициировал Министр путей сообщения А.Ф. Трепов, который 29 июня 1916 года подал доклад императору Николаю II. По докладу А.Ф. Трепова 6 июля 1916 года последовала утвердительная резолюция. Вновь учреждаемому городу было «высочайше присвоено наименование «Романов-на-Мурмане». По проекту город в будущем планировалось разместить на площади 2,2 тысячи гектаров. Эта территория располагалась на второй террасе, то есть между Семёновским озером и Варничным ручьём. Здесь намечалось проложить дороги, вымостить улицы, подвести водопровод и электричество, а потом только начать раздачу участков поселенцам.

«Попечитель города» товарищ (заместитель) министра императорского двора граф М.Е. Нирод в беседе с журналистами сказал, что правительство намерено соорудить на Мурмане город в соответствии с последним словом западноевропейского городского строительства. Далее граф М.Е. Нирод подчеркнул,

что каждый романовский житель с самого начала будет пользоваться всеми благами культуры, а переселение сюда станет заманчивым даже для людей, привыкших к жизни в больших городах.

Инженер Б.В. Сабанин разработал план застройки города Романова-на-Мурмане, где предусмотрел создание большого числа улиц и проспектов, площадей и скверов. Центральная магистраль на плане города была названа Николаевским проспектом, а к югу от него – проспекты Александровский, Алексеевский, улицы Владимирская и Ольгинская. От главной площади веером расходились улицы Торговая, Банковская, Морская, Инженерная, Думская, Архиерейская и другие.

Официальное открытие города состоялось 21 сентября (4 октября) 1916 года. На торжество закладки храма во имя Николая Мирликийского прибыли министр путей сообщения статс-секретарь А.Ф. Трепов, морской министр адмирал И.К. Григорович, архангельский губернатор С.Д. Бибиков, многие члены Государственного совета и Государственной думы, руководители ведомств и строительных управлений, духовенство и чиновники. На церемонии основания города присутствовало также почти всё местное население, включая жителей города Колы и посёлка Дровяного. Во время церемонии открытия города министр путей сообщения А.Ф. Трепов поздравил строителей дороги с железнодорожным выходом к океану, после чего руководителям стройки были вручены медали.

Сведения о численности населения города Романова-на-Мурмане на ноябрь 1917 года отсутствуют, так как железнодорожный узел, торговый порт, служба связи, военная база подчинялись разным ведомствам и единого учёта численности населения и его движения не велось. Можно предположить, используя различные источники, что к весне 1917 года в городе Романове-на-Мурмане проживало около 12,5 тысяч человек.

Список использованных материалов Государственных архивов Архангельской и Мурманской областей, научных изданий

Государственный архив Архангельской области

Ф. 115 – Палата государственных имуществ Архангельской губернии.

1. «Об отводе земель для города Романова-на-Мурмане 1916 г.» (оп. 11, ед. хр. 1722).

Ф. 1 – Архангелогородская губернская канцелярия.

2. «О военнопленных, прибывающих в Архангельскую губернию для работ. 1916–1918 гг.» (оп. 3, ед. хр. 1479).

3. «О Мурманской железной дороге. 1915 г.» (оп. 8, ед. хр. 2678).

4. «О Мурманской железной дороге. 1916 г.» (оп. 8, ед. хр. 2689).

5. «О прокладке телеграфа из Англии в город Александровск. 1914–1915 г.» (оп. 12, ед. хр. 143).

6. «Разное» (о нападении немецкой подводной лодки на Цып-Наволок, реквизициях и т.п.), 1916 г. (оп. 12, ед. хр. 1485).

Государственный архив Мурманской области

Ф. 72-И – Управление по постройке Мурманской железной дороги

7. «Материалы о сооружении временных морских баз на Мурманском побережье. 1916–1917 гг.» (оп. 1, ед. хр. 2–4).

Ф. 134-И – Мурманский торговый порт в Кольской губе

8. «Движение судов в 1916 г.» (оп. 1, ед. хр. 4).

9. «Деятельность контрагентов Качуриных по строительству Мурманского торгового порта. 1916 г.» (оп. 1, ед. хр. 10).

10. «О работе и строительстве Мурманского торгового порта. 1916 г.» (оп. 1, ед. хр. 3).

11. «Приказы начальника Кольского района и отряда судов обороны Кольского залива. 1916 г.». (оп. 1, ед. хр. 18).

Научные издания

12. *Белов М.И.* История открытия и освоения Северного морского пути. Т. III. Л.: «Морской транспорт», 1959.

13. *Белявский Ф.* Краткий путеводитель по Мурманской железной дороге. Пг., 1923.

14. *Качурин Б.И.* С первой экспедицией. – «Полярная правда», 1965, 28 августа.

16. *Ляхницкий В.Е.* Большой торговый порт и рыбачьи порты-убежища на Мурманском побережье Северного Ледовитого океана. Пг., 1918.

17. *Ляхницкий В.Е.* Изыскания на Мурманском побережье Северного Ледовитого океана, произведенные в 1914–1917 гг. для составления проектов глубокого торгового порта и рыбачьих портов-убежищ. Пг., 1917.

18. Мурманская железная дорога. Краткий очерк постройки железной дороги на Мурман с описанием её района. Пг., 1916.

19. Производительные силы района мурманской железной дороги. Петрозаводск, 1923.

20. *Ренников А.* Навстречу северному сиянию. Очерки корреспондента газеты «Русское слово» (перепечатка в газете «Архангельск», 1916, октябрь, № 221, 228, 239, 241, 246, 249, 257).

21. *Соловьёв П.Е.* Когда зарождался Мурманск. – «Полярная правда», 1959, 20 окт.

22. *Фокеев К.Ф.* Действия русской флотилии Северного Ледовитого океана (1914–1917). – В кн. «Флот в Первой мировой войне». Т. 1. М., 1964. С. 577–642.

И.А. Рогачёва
Профессор Петербургского государственного университета путей сообщения
Заслуженный экономист Российской Федерации, доктор экономических наук, профессор

Экономическое значение нашего Севера

С момента опубликования книги господина В.Н. Семенковича «Север России в военно-морском и коммерческом отношениях» минуло почти 120 лет. За это время Россия прошла свой сложный исторический и социально-экономический путь развития. С 1894 года государственно-политическое устройство России изменялось трижды: Российская империя – Союз Советских Социалистических Республик (далее Советский Союз) – Российская Федерация.

Изменение геополитических факторов привели к существенной трансформации роли североморских субъектов Российской Федерации как европейской, так и азиатской территории страны в национальной экономике. Североморские регионы богаты водными, минеральными и углеводородными ресурсами. Северо-Западный федеральный округ имеет площадь равную 1,7 млн кв. километров, население – 13,6 млн человек. В состав Северо-Западного федерального округа входят 11 субъектов Российской Федерации: Республика Карелия, Республика Коми, Архангельская область, Вологодская область, Калининградская область, Ленинградская область, Мурманская область, Новгородская область, Псковская область, город Санкт-Петербург, Ненецкий автономный округ. К Северо-Западному федеральному округу примыкает арктическая зона, относящаяся к сфере интересов Российской Федерации.

Северо-Западный федеральный округ разделён на Южную и Северную зоны. При этом хозяйственная деятельность каждой из зон федерального округа имеет определённую специфику. Если хозяйственное развитие Южной зоны связано с высокотехнологичными импортозамещающими отраслями обрабатывающей промышленности, то Северной зоны – с добывающей промышленностью и первичными стадиями переработки сырья.

В настоящее время в Северной зоне Северо-Западного федерального округа предполагается создание центров кластерного развития: в Мурманской и в Архангельской областях – судостроительный кластер и кластер нанотехнологий, в Республике Коми и Архангельской области – лесопромышленный кластер. В Северной зоне округа формируются также зоны опережающего развития, основанные на использовании природных ресурсов. Например, к таким зонам относятся Тимано-Печорская нефтяная провинция; Кольский горнорудный

и горно-химический регион; в Архангельской области, Республике Карелия и Республике Коми – лесные зоны; в Мурманской области – зона добычи водных биологических ресурсов.

Но, обратимся к главе 7 книги господина В.Н. Семенковича, который поставил вопрос: «Что делается по части промыслов у нас на Мурмане в настоящее время?». Учитывая, что издание опубликовано в 1894 году, кратко остановимся на основных этапах развития рыбного промысла на Мурмане.

Продолжим повествование Семенковича по интересующему его вопросу. С осени 1894 года, как и прежде, судёнышки архангельских поморов возвращались с путины от берегов Мурмана. Техническая отсталость рыбных промыслов была очевидна. Суровое море Баренца испокон веков кормило рыбаков Севера. Поморы выходили в море на беспалубных судёнышках, ловили рыбу на крючковую снасть – яруса и поддевы.

Каждую весну по три–четыре тысячи промысловиков прибывали на Кольский полуостров. Бедняки поморских уездов Архангельской и Олонецкой губерний из года в год ходили на Мурманский берег с надеждой заработать и отдать долги. Покрученники имели свой пай в улове, который практически весь уходил на уплату зимних долгов.

По мере развития капитализма в России всё чаще стали появляться вольнонаёмные артели. Строились посёлки колонистов и фактории с салотопнями, торговыми лавками, складами. Колонисты – финны и норвежцы использовали вольный наём рабочих. Покрученники бросали старых хозяев и переходили на работу к колонистам. Всё это подрывало старую систему покрута. Однако рыбаки, как вольнонаёмные, так и покрученники, не имели на Мурмане технической базы.

В то время на промысле рыбы в наших Северных морях работали в основном иностранцы, для которых этот вид деятельности был прибыльным. Каждый рейс одного английского траулера приносили его владельцу свыше 10 тыс. золотых рублей прибыли. Например, за период с 1909 по 1911 год английские траулеры ежегодно выполняли по 200–300 рейсов и вылавливали по 120–140 тысяч центнеров морской камбалы. В 1912 году немецкие траулеры добыли на Мурмане 43 тыс. центнеров рыбы. Часть иностранного улова шла на европейский рынок, а солёную и сушёную рыбу в количестве 244,5 тыс. центнеров немцы и англичане продавали России.

Отечественный промысел подрывался иностранцами, которые занимались хищническим отловом рыбы на промысловых банках Баренцева моря, обилием норвежской рыбы на русском рынке. Всё это вызывало недовольство и

жалобы русских поморов, которые просили правительство оградить их промысловые интересы от бесконтрольного лова рыбы иностранными рыбаками.

Для развития отечественного промысла царское правительство приняло ряд мер. Например, поморы стали иметь право приобретать лес для строительства морских судов, беспошлинно закупать тросы, цепи, якоря и другое промысловое снаряжение за границей. У поморов появилась возможность получать ссуды для покупки судна и рыболовного снаряжения. В 1912 году на Мурмане ловили рыбу 4329 поморов, причём 1800 человек были из Онежского уезда и Архангельской губернии. Количество судов – шняк, ёлов и карбасов, промышлявших на Мурмане, составляло 1113 единиц.

Д.И. Менделеев, М.К. Сидоров, Н.М. Книпович и другие учёные, занимавшиеся изучением русского Севера, стремились оказать помочь отечественным рыбакам. В 1898 году для биологических исследований в Баренцевом море была создана Мурманская научно-промысловая экспедиция под руководством Н.М. Книповича. Цель экспедиции состояла в том, чтобы доказать возможность организации тралового лова рыбы в северных морях. Практическая цель экспедиции заключалась в попытке организовать русский северный промысел на промышленной основе, в том числе и за счёт развития рыболовства в открытом море. Специально для научных работ в Германии был построен двухмачтовый пароход «Андрей Первозванный», который мог выполнять исследовательские работы и вести пробный лов рыбы. Подобного траулера в то время не имела ещё ни одна страна мира. Пароход «Андрей Первозванный» был оборудован оттертралом для лова донных и придонных видов рыбы. Первый русский траулер «Андрей Первозванный» вышел в море в мае 1899 года.

Научно-промысловая экспедиция работала до 1908 года, в ходе которой были исследованы морские промысловые районы у острова Медвежьего, между Шпицбергеном и Северной Норвегией. Сотрудники экспедиции опубликовали более 130 научных работ о температурных режимах и солёности морских вод, распределении льдов, характере грунта и по ряду других вопросов. Учёные составили рельефную карту дна Баренцева моря. Кроме того, была подготовлена новая карта течений в Баренцевом море, включая расположение и направление тёплых струй Гольфстрима.

Экспедиция обнаружила более 70 видов рыб, причём около 90% из них было выловлено в российских водах впервые. Учёные доказали, что траловый лов не будет являться губительным для молоди, и он не будет конкурировать с прибрежным промыслом. Однако материалами экспедиции воспользовались, в первую очередь, иностранцы – англичане, норвежцы и немцы. Так, например,

в 1905 году англичане сделали в Баренцево море 5 рейсов, в 1911 году – 306 рейсов.

Выводы и прогнозы экспедиции о возможности организации тралового промысла в северных водах заинтересовали и русских предпринимателей. Первым промышленником, который решил самостоятельно начать траловый промысел, был Николай Лукич Копытов. В 1906 году Н.Л. Копытов зафрахтовал норвежский пароход «Эрлинг» и решил самостоятельно начать траловый промысел. Ранее Н.Л. Копытов ходил в море на английских судах, поэтому хорошо знал технику тралового лова. Первые рейсы на пароходе «Эрлинг» оказались неудачными, да к тому же судовладельцы потребовали такую сумму фрахта, что капитану Копытову пришлось отказаться от парохода «Эрлинг».

В 1907–1908 годах капитан Копытов промышлял уже на другом арендованном судне – «Николай». Он с энтузиазмом совершенствовал технику промышленного рыболовства, искал и находил новые промысловые районы, удобные для круглогодичного лова рыбы. Копытов Н.Л. всеми силами пытался привлечь общественное внимание к вопросу организации тралового промысла рыбы в Баренцевом море.

В 1907 году на Мурмане, кроме капитана Копытова, вёл промысел на траулере «Опыт» архангельский купец Беляевский И.И. Затем недолгое время работали траулеры «Николай» и «Брат» ревельских рыбопромышленников Малаховых, но промысел был малоуспешным. С 1907 года промыслом на Мурмане стал заниматься саратовский купец Д.Н. Масленников. Он купил заграницей морской ледокол и несколько рыболовных судов. Масленников Д.Н. оборудовал на острове Кильдин промысловую базу, где была построена казарма для рабочих и склад для хранения угля. В Порт-Владимире Масленников Д.Н. открыл факторию. Кроме того, в Александровске он построил склады для продовольственных запасов и тары, то есть бочек для затаривания рыбы. За три года Масленников вложил в своё предприятие около 1 млн рублей.

В 1910 году капитан К.Ю. Спаде сделал попытку организовать русский промышленный траловый лов на Севере. Капитан Спаде хорошо знал морское дело и был талантливым предпринимателем. В этом же году капитан Спаде основал фирму «Русские северные промыслы К.Ю. Спаде – траловый лов и рыбная торговля» и пригласил в компаньоны группу бизнесменов прибалтийского Ревеля.

Фирма Спаде купила в Англии небольшой траулер, который назвали «Север». Судно отремонтировали, подняли на его борту российский флаг, и команда приступила к промыслу рыбы в Баренцевом море. Вместе с траулером «Се-

вер» начал промысловую работу и второй траулер Спаде – «Восток». Промысловый сезон 1910 года оказался для фирмы Спаде неудачным: потерпел аварию один из двух парусников, доставлявший рыбу в Петербург. Фирма стала убыточной и ревельские кампаньоны К.Ю. Спаде отказались от дальнейшего сотрудничества.

В 1911 году фирма Спаде направила на промысел одно судно – «Восток», которому способствовала исключительная удача: затраты на содержание судна и команды составили в месяц 2150 рублей, а доходы от улова – от 4000 до 6000 тыс. рублей. В 1912 году Спаде приобрёл ещё два судна – «Запад» и «Юг» и стал посылать свои траулеры в Норвежское море и к берегам Исландии. Спаде продавал рыбу не только в Архангельске, Риге, Петербурге, но и в Англии, где на вырученные деньги одновременно закупал каменный уголь.

В 1913 году К.Ю. Спаде построил базу для обслуживания своих судов на Мурмане, которая имела пристань, склады и жилые дома. Промысловая база находилась в небольшом становище Порчнихе за Большим Оленьим островом. Этот год был очень успешным для русских траулеров, а траулер «Запад» даже предпринял смелую экспедицию в устье реки Оби. Норвежский исследователь Фритьоф Нансен, внимательно следивший за развитием русской рыбной промышленности, в своей книге «В страну будущего» дал блестящую оценку нелёгкому походу капитана К.Ю. Спаде. В этом же году русские траулеры совершили экспедицию в воды Исландии и взяли там хорошие уловы рыбы.

Капитан К.Ю. Спаде мечтал значительно расширить своё дело за счёт покупки ещё 50 новых судов, но этим замыслам не суждено было осуществиться. Два траулера, принадлежавшие фирме К.Ю. Спаде, «Север» и «Юг» подорвались в 1915 году на немецких минах, поставленных в Горле Белого моря, а два оставшихся траулера очутились в Англии в период Гражданской войны.

Первая мировая война и два года гражданской войны полностью ликвидировали рыбный промысел: основная часть судов была уничтожена, а оставшаяся часть оказалась на территории иностранных государств. Баренцево море было театром военных действий, поэтому траловый промысел на Севере до окончания гражданской войны не существовал.

В 1919 году с разрешения временных руководителей Севера была создана рыбопромышленная фирма «Беззубиков и сыновья». Эта фирма вместе с местным отделением Центросоюза взяла в аренду 12 минных тральщиков английской постройки, которые практически были непригодны к эксплуатации. Этим судам был сделан ремонт, и они начали работу на промысле. Осенью 1919 года

все 12 траулеров прекратили промысел и встали на зимовку из-за отсутствия топлива.

В 1920 году решением Архангельского губисполкома и ревкома было создано Государственное управление рыбными промыслами. Этому управлению были переданы 12 траулеров, национализированных у фирмы «Беззубиков и сыновья». В этом же году советское правительство закупило в Германии 17 траулеров. Первый новый траулер – РТ-34 «Дзержинский» стал самым мощным рыбопромысловым судном для круглогодичной работы в северных широтах. В марте 1920 года в Петрограде была создана Северная научно-промысловая экспедиция для исследования морских районов от Ухты до Печенги. Экспедиция имела специальный гидроихтиологический отряд, который на траулере «Дельфин» провёл исследования по программе профессора Н.М. Книповича. Учёные исследовали комплекс гидрологических проблем, систематизировали сведения о промысловой биологии Баренцева моря.

В соответствии с Декретом Совнаркома от 10 марта 1921 года было создано новое научное учреждение Севера – Плавучий морской научно-исследовательский институт, или, как его сокращённо называли, – Плавмарин (ныне это Полярный научно-исследовательский институт морского рыбного хозяйства и океанографии имени Н.М. Книповича). Как отмечалось в Декрете, Плавучий морской научный институт с отделениями биологическим, метеорологическим и геолого-минералогическим был создан в целях всестороннего и планомерного исследования Северных морей, их островов и побережий, имеющих государственное значение. Деятельность института распространялась на районы Северного Ледовитого океана, включая его моря, устья рек и острова. В сферу деятельности института входило побережье РСФСР европейской и азиатской территории, прилегающее к Северному Ледовитому океану.

В 1924 году был создан Северный государственный рыбный трест. В конце 1924 года началось перебазирование тралового флота из Архангельска в Мурманск. К осени 1926 года Траловый флот был полностью переведён в Мурманск. В ноябре 1927 года вступила в строй Мурманская траловая база. В 1927 году было выполнено 175 рейсов и выловлено 1753 тонн рыбы.

С первого года первой пятилетки (1928/29 – 1932/33 годы) в Ленинграде были размещены заказы на строительство судов для Мурманского тралового флота. В январе 1932 года в Мурманск пришёл первый отечественный траулер ленинградской постройки, а за ним ещё 11 судов. Всего за годы первой пятилетки траловый флот пополнился 34 паровыми, 10 дизельными судами. К 1933 году траловый флот имел на балансе 54 промысловых судна, добыча которых

составила 5420 тонн рыбы, то есть в 1,7 раза больше, чем к началу первой пятилетки.

В годы второй пятилетки (1933–1937 годы) траловый флот получил основное пополнение с Северной судостроительной верфи Ленинграда: 1933 год – 10 траулеров, 1934 год – 4 траулера. В 1935 году в состав тралового флота входило 69 траулеров, из них 25 судов – отечественной постройки, 44 судна – иностранной постройки. Кроме того, в 1934 году Советский Союз купил у Англии крупнейший плавучий холодильник-рефрижератор «Королева Арктики» и паровой рефрижераторный траулер «Лиз». В 1935 году добыча рыбы судами Тралового флота составила 9850 тонн, в 1936 году – 18000 тонн.

По количеству судов за годы двух пятилеток траловая флотилия Мурмана увеличилась в 3,5 раза.

В соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 мая 1938 года Мурманский округ Ленинградской области был преобразован в Мурманскую область. В ноябре 1939 года начались военные действия с Финляндией, поэтому Мурманская область и Баренцево море стали прифронтовыми районами. Для выполнения специального задания часть траулеров вошла в состав Северного военно-морского флота.

В 1940 году Мурманская судоверфь передала Траловому флоту два новых траулера: РТ-101 «Иван Папанин» и РТ-102 «Валерий Чкалов», третий траулер – РТ-103 «Победа» сошёл со стапелей уже в годы войны. К началу войны в состав тралового флота входили 49 добывающих судов, два плавучих рыбозавода – «Рефрижератор № 3» и «Памяти С.М. Кирова», пароход «Комсомолец» и посыльное судно «Жемчужина Севера». В годы Великой Отечественной войны (1941–1945 годы) из тралового флота было мобилизовано в состав Северного военно-морского флота 46 траулеров.

Начиная с первой послевоенной пятилетки и вплоть до 1990 года, рыбная промышленность Советского Союза развивалась быстрыми темпами. Этому способствовал научно-технический прогресс как в области судостроения и создания новых высокоэффективных орудий лова, так и в области новых безотходных технологий по переработке водных биологических ресурсов.

К 1989 году Советский Союз занял первое место в мире среди ведущих рыболовных держав по численности и тоннажу океанского рыбопромыслового флота. Общая численность советского флота рыбной промышленности составила 3165 единиц, включая 2830 промысловых судов, 54 производственных рефрижератора, 60 рыбоконсервных плавбаз, 8 мучных плавбаз, 180 приёмотранспортных рефрижератора, 33 единицы наливного флота (танкеры).

В 1989 году Советский Союз занял первое место в мире по вылову морских биоресурсов, который составил 11,3 млн тонн. Кстати сказать, второе место по добыче морских биоресурсов поделили между собою Китай и Япония, добыча каждой их этих стран в 1989 году составила 11,2 млн тонн. В 1989 году потребление рыбы и рыбной продукции на душу населения в Советском Союзе составляло 22,5 кг при рекомендованной биологической норме потребления – 12,5 кг.

Рыбная промышленность современной России с начала 90-х годов XX века находится в состоянии системного экономического кризиса. Это произошло в результате воздействия целого ряда политических, общеэкономических и внутриотраслевых причин. В 1990 году вылов водных биологических ресурсов составил 7,2 млн тонн, 1991 году – 6,3 млн тонн, 1993 году – 3,9 млн тонн, 2008 году – 3,3 млн тонн. Выпуск пищевой продукции сократился почти в 20 раз. В соответствии со Стратегией развития морской хозяйственной деятельности Российской Федерации до 2030 года (далее – Стратегия), которая утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2010 года № 2205-р, объём добычи водных биологических ресурсов к 2012 году должен был составить 4,3 млн тонн, к 2020 году – 6,6 млн тонн; среднее душевое потребление рыбной продукции к 2012 году планировалось на уровне 15,3 кг, к 2020 году – 28 кг.

Сегодня в экономике Северо-Западного федерального округа рыбохозяйственный комплекс занимает особое место, так как он обеспечивает население федерального округа и других регионов страны одним из важнейших видов продовольствия. Рыбохозяйственный комплекс является не только основным поставщиком сырья для сельского хозяйства, медицинской, химической, кожевенной промышленности, торговли и других секторов экономики, но и потребителем продукции судостроения и машиностроения, услуг радиосвязи, космической, электронной, химической промышленности и транспорта, обеспечивая занятость около 3 млн человек в смежных отраслях экономики. В прибрежных городах и населённых пунктах, расположенных в отдалённых районах, рыбное хозяйство создаёт рабочие места практически для всех их жителей.

Рыбохозяйственный комплекс состоит из промыслового и вспомогательного флота, береговой инфраструктуры. В общем объёме добычи морских биологических ресурсов и выпуска пищевой рыбопродукции из них доля организаций рыбного хозяйства Северо-Западного федерального округа составляет около 30%. Исторически сложились три центра рыболовства.

Первый центр – северный, который включает города Мурманск и Архангельск, а также Республику Карелия. На долю северного центра Северо-Западного федерального округа приходится 70% объёма добычи морских биоресурсов и производства продукции из них. В морском порту города Мурманска (хозяйствующий субъект – открытое акционерное общество «Мурманский морской рыбный порт») расположен крупнейший в России морской рыбный терминал, предназначенный для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота. Значительное место в экономике рыбохозяйственного комплекса занимает рыболовство и рыбоводство во внутренних водоёмах, воспроизводство и охрана рыбных ресурсов. К Мурманскому морскому рыбному порту приписано свыше 200 рыбопромысловых судов морского промысла и более 100 судов прибрежного промысла.

Второй центр – западный, который размещается в городе Калининграде и производит 20% объёма продукции из морских биоресурсов.

Третий центр – Санкт-Петербург и Ленинградская область, на долю этого центра приходится 10% объёма производства продукции из морских биоресурсов.

Состояние стагнации, в котором находится рыбохозяйственный комплекс России, может быть преодолено только при успешном решении четырёх сложнейших проблем.

Первая проблема связана с износом рыбопромыслового флота. Физический и моральный износ основных фондов отрасли достиг критического уровня. Темпы обновления основных фондов отрасли замедлились настолько, что не обеспечивается даже простое воспроизводство. Инвестиции в основной капитал в последние годы не превышают 18% уровня 1990 года. В целом по рыбопромышленному комплексу России фактический износ основных производственных фондов составляет более 77%, то есть эти фонды работают за пределами нормативных сроков службы.

Поспешная приватизация, проведённая в отрасли, нанесла ей ни с чем не соизмеримый ущерб. В частные руки перешло свыше 90% организаций и судов, включая стратегические объекты – морские рыбные порты, крупные базы промыслового флота. Что касается, например, огромного количества вновь созданных частных судоремонтных организаций, то они не в силах выполнить качественный ремонт судов и обеспечить экипажам этих судов безопасные условия мореплавания.

Вторая проблема вызвана потерей ведущих позиций в мировом океанском промысле. Сегодня, по сравнению с советским временем, отечественный

океанский флот многократно снизил объёмы добычи морских биологических ресурсов в Мировом океане, в том числе и в антарктических районах Южной Атлантики, которые богаты водными биоресурсами.

С 1990 года по 2008 год изменилась структура сырьевой базы отрасли. В 2008 году вылов морских биологических ресурсов составил 66,4% общих допустимых уловов, при этом в 200-мильной исключительной экономической зоне Российской Федерации – 61,7%, в исключительных экономических зонах иностранных государств – 84,6%, во внутренних водоёмах – 58,8%.

Основу сырьевой базы составляет океанское рыболовство, доля которого в общих уловах морских биологических ресурсов в среднем составляла около 95%, на долю внутренних водоёмов приходилось не многим более 5%. Уменьшение обьёмов добычи морских биологических ресурсов с 2000 по 2008 год произошло во всех зонах океанского рыболовства. Передислокация основной части флота в 200-мильную исключительную экономическую зону Российской Федерации привела к значительному снижению запасов основных популяций традиционных объектов лова.

Территориальная передислокация рыбопромыслового флота явилась одним из элементов его адаптации к изменившимся условиям работы. Промысел в отдалённых районах Мирового океана связан с дополнительными издержками в части материально-технического снабжения и реализации продукции. Рыбопромысловые организации, стремясь к сокращению затрат, сосредоточили свой флот преимущественно в 200-мильной исключительной экономической зоне Российской Федерации, что вызвало переориентацию на такие объекты морского промысла, которые пользуются спросом на внутреннем и внешнем рынках. В связи с этим резко возросла добыча ценных морских биологических ресурсов, и появился значительный объём невостребованных морских биологических ресурсов, промысел которых в сложившихся условиях становится низкорентабельным для российских производителей.

Третья проблема обусловлена деградацией отечественного рыбопромыслового судостроения. Судостроительная промышленность теряет свою «квалификацию», так как не обеспечивается заказами на постройку промысловых судов.

Четвёртая проблема объясняется обострением конкуренции за морские биологические ресурсы в 200-мильной исключительной экономической зоне Российской Федерации. За последние пять лет общий вылов России не превышает 3–4 млн тонн (в Советском Союзе – 10,3 млн тонн). Причём, только 80% вылова приходится на 200-мильную исключительную экономическую зону

Российской Федерации, территориальное море Российской Федерации и внутренние воды. Важнейшим резервом увеличения объёма добычи морских биологических ресурсов является возобновление активного промысла в различных частях Мирового океана. Но, эта «мечта» станет реальностью только в том случае, если будет построен новый современный флот рыбной промышленности.

Важнейшей задачей рыбохозяйственного комплекса североморских субъектов Российской Федерации является проведение ремонта и модернизации собственных крупнотоннажных добывающих судов для создания технических, технологических и организационных условий по выпуску на борту судов высококачественной рыбной продукции, соответствующей евростандартам. Но это возможно только в том случае, если государство возьмёт на себя затраты по оплате процентных ставок по кредитам (в виде субсидий).

Динамика развития отрасли показывает, что в случае не принятия оперативных мер по выводу отрасли из кризиса, Россия потеряет свой статус в мировом рыбном хозяйстве. Первоочередными мерами являются: обеспечение конкурентоспособности продукции при переработке сырья на борту судов и на береговых рыбоперерабатывающих заводах; доведение численности рыбопромыслового флота до 150 единиц; обновление флота до 2020 года в количестве 15 судов ежегодно; размещение заказов на строительство рыбопромысловых судов на отечественных верфях.

В настоящее время для организации промысловой работы в 200-мильной исключительной экономической зоне Российской Федерации и открытой части Атлантического океана необходимо иметь 60 судов типа больших морозильных траулеров и супертраулеров с мощностями по переработке 10 тысяч тонн морского биологического сырья в год.

В настоящее время остро обозначилась проблема незаконного промысла морских биологических ресурсов в 200-мильной исключительной экономической зоне Российской Федерации и поставкой их в Японию, Китай, Корею, Норвегию и другие страны. Наблюдается хищнический промысел высокорентабельных объектов промысла – крабов, морских ежей, трески и других морских биологических ресурсов.

В соответствии с Морской доктриной Российской Федерации одной из приоритетных задач в области морской политики России является проведение научных исследований в Арктике и Антарктике. Антарктическая зона Мирового океана имеет неограниченные возможности для промысловой добычи криля и кальмара.

В Северо-Западном федеральном округе до 2020 года планируется значительное увеличение доли вылова морских биологических ресурсов. В 2020 году объём вылова морских биоресурсов по сравнению с 2007 годом должен увеличиться в 2,4 раза и составить 2,5 млн тонн. Рост объёма добычи предполагается за счёт развития рыболовства в удалённых районах Мирового океана, Юго-Восточной части Тихого океана, Атлантическом секторе Антарктики.

Прогнозируется, что организации рыбохозяйственного комплекса Мурманской и Калининградской областей будут вырабатывать в 2020 году около 34% общероссийского объёма производства пищевой продукции из морских биоресурсов и около 50% производства консервов.

Эффективность основных направлений развития рыбной отрасли в долгосрочной перспективе ранее была определена Федеральной целевой программой «Повышение эффективности использования и развития ресурсного потенциала рыбохозяйственного комплекса в 2009–2012 годах», утверждённой постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2008 года № 606 (в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2011 года № 1043). Данное Постановление предусматривало проведение мероприятий в отношении 23 хозяйствующих субъектов Северо-Западного федерального округа, причём затраты по 8-ми из них должны были финансироваться за счёт средств федерального бюджета.

Для сохранения прибрежных поселений североморских субъектов России необходимо осуществить неотложные меры по развитию социальной сферы, инфраструктуры и обеспечению занятости населения в других отраслях экономики.

Дальнейшее развитие, а затем и восстановление прибрежного промысла зависит от реального осуществления **четырёх** главных условий, которые способны дать толчок к решению данной проблемы.

Первое условие. Построить эффективные маломерные промысловые суда для базирования их в прибрежных поселениях. Комплектование экипажей этих судов осуществлять из числа местных жителей.

Второе условие. Использовать в более полной мере достижения биоиндустрии, позволяющие применять безотходные технологии по переработке сырья морских биологических ресурсов, в том числе водорослей и морских млекопитающих.

Третье условие. Создать в прибрежных поселениях инфраструктуру отрасли, включая береговые рыбообрабатывающие производства, холодильники, судоремонтные базы и другие её объекты.

Четвёртое условие. Развивать товарное рыболовство и другие виды аква- и марикультуры.

Таким образом, на развитие рыбохозяйственного комплекса сегодня оказывают негативное влияние следующие сдерживающие факторы:

– отсутствие инвестиционной привлекательности рыбного хозяйства, низкие темпы обновления основного капитала и, как следствие, отсутствие возможностей для адаптации организаций к росту цен на необходимые ресурсы производственного потребления;

– низкие темпы внедрения современных технологий реализации рыбной продукции, сохранение многоступенчатой системы торговых посредников и высокой доли организаций сферы обращения в розничной цене рыбной продукции;

– низкие темпы концентрации капитала как в вертикально, так и в горизонтально интегрированных организационных комплексах;

– отсутствие системной государственной поддержки научно-исследовательской и рыбопромысловой деятельности (по сравнению с государственной поддержкой, существующей в иностранных государствах).

Государственная политика в области развития рыбохозяйственного комплекса должна сводиться к преодолению негативных тенденций. В сложившихся обстоятельствах необходимо привести в соответствие объёмы выделенных средств с техническим состоянием и технологическими характеристиками судов, что позволило бы обеспечить рост рентабельности рыбопромысловой деятельности за счёт более полной загрузки наиболее производительных и эффективных судов. В настоящее время повышение эффективности рыбопромысловой деятельности невозможно без внедрения современных механизмов государственной поддержки российского рыбопромышленного комплекса и стимулирования на государственном уровне инновационной и инвестиционной активности.

При неизменной государственной политике в отношении рыбной отрасли наиболее вероятна такая ситуация, при которой возможен дальнейший рост зависимости рыбопромышленного комплекса от импорта, так как ожидаемое увеличение спроса на рыбную продукцию внутри страны столкнётся с ограниченным предложением продукции российского производства.

Дефицит внутренних финансовых ресурсов предопределил сохранение сложившейся зависимости российских рыбопромышленных организаций от иностранных кредитных источников (кредиты необходимы на пополнение оборотных средств). Сырьевой характер экспорта морских биологических ресурсов

сохраняется по причинам низких темпов модернизации перерабатывающих мощностей, неконкурентоспособности судоремонтных организаций и устаревших технологий обслуживания судов в морских портах Российской Федерации.

Сегодня со стороны государств, которые имеют развитый рыбохозяйственный комплекс, чётко просматривается тенденция ужесточения контроля: во-первых, за морскими биологическими ресурсами в своих экономических зонах; во-вторых, в открытой части Мирового океана; в-третьих, за недоосвоенными морскими биологическими ресурсами со стороны российского рыбопромыслового флота в 200-мильной исключительной экономической зоне Российской Федерации. Данная ситуация провоцирует рост внешнеэкономического и внешнеполитического давления на Российскую Федерацию. Кроме того, создаёт приоритетные условия в этой сфере для иностранных государств, что объясняется отсутствием у российских организаций государственной поддержки в вопросе полного освоения допустимых уловов морских биологических ресурсов в 200-мильной исключительной экономической зоне Российской Федерации и конвенционных районах Мирового океана.

Отрицательно сказывается резкое сокращение количества российских научно-исследовательских и научно-промысловых экспедиций, дефицит современного высокотехнологичного оборудования средств поиска и разведки морских биологических ресурсов на достоверности оценок общих допустимых их уловов. Всем российским научно-исследовательским судам (основного типа) в 2012 году исполнилось 25 лет. В настоящее время финансируются лишь единичные экспедиции в отдалённые районы промысла. Следовательно, снижение ресурсных исследований является причиной снижения эффективности промысловой деятельности российских рыбохозяйственных организаций и дальнейшего ослабления позиции Российской Федерации в отношениях с другими мировыми рыболовными державами.

В ближайшее время, вследствие недоосвоения российским флотом выделенных квот на вылов водных биологических ресурсов, прекращения научных исследований и сокращения промысла морских биологических ресурсов в ряде районов Мирового океана, со стороны мирового сообщества может быть произведено перераспределение российских морских ресурсов в пользу других стран.

Для обеспечения государственного контроля в области охраны морских биологических ресурсов, то есть для государственных нужд, необходимо построить 2 научно-исследовательских судна, 4 судна для воспроизводства рыбы, 29 судов рыбоохраны. Кроме того, для контроля за ведением промысла, объёмами ввозимыми на территорию Российской Федерации морских биологиче-

ских ресурсов необходима поставка в пограничные органы Федеральной службы безопасности РФ одного патрульного судна типа «Спрут» (проект 22120), 27 катеров и 99 моторных лодок.

Строительство научно-исследовательских судов позволит выполнять научные исследования, включая экспедиции в удалённые районы Мирового океана, для обеспечения рыбопромыслового флота сведениями о состоянии сырьевой базы для успешного ведения промысла.

В настоящее время основную часть проектов, связанных с развитием морской хозяйственной деятельности, предполагается осуществлять на основе реализации Стратегии и федеральных целевых программ: «Мировой океан», «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» (подпрограмма «Морской транспорт» и «Развитие экспорта транспортных услуг»), «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 годы», «Повышение эффективности использования и развитие системы базирования Черноморского флота на территории Российской Федерации в 2005–2020 годах». Кроме того, будут реализованы и другие федеральные целевые программы, имеющие отношение к морской деятельности.

Для восстановления масштабов морской хозяйственной деятельности необходимо преодолеть первоочередные причины, которые привели к изменению морского статуса России.

Советский Союз являлся признанным лидером среди мировых морских держав по хозяйственному освоению водных биологических и минеральных ресурсов Мирового океана, а также по военной составляющей.

Развал великой морской державы – Советского Союза привёл к резкому снижению технико-экономических показателей работы важнейшего сектора национальной экономики – морской хозяйственной деятельности. Для возрождения этого вида деятельности необходимо преодолеть **15 последствий**, вызванных экономическими ошибками руководства страны на заре российского «бандитского капитализма» в последнее десятилетие XX века. Именно они являются сдерживающим фактором на пути выхода данного сектора национальной экономики из состояния стагнации.

Первое последствие. Недостаточное участие морских судов, зарегистрированных под Государственным флагом Российской Федерации, в обслуживании российской грузовой базы, что снижает эффективность транспортной системы страны в целом и ставит Российскую Федерацию в прямую зависимость от иностранных государств, обладающих конкурентоспособным морским транспортом.

Второе последствие. Крупномасштабное сокращение количества судов морского торгового флота, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, что привело к катастрофическому сокращению объёма грузооборота в глобальных международных перевозках между портами иностранных государств.

Третье последствие. Значительное отставание в фактическом потреблении гражданами Российской Федерации протеина водных биологических ресурсов, что отрицательно сказывается на качестве и продолжительности их жизни.

Четвёртое последствие. Высокий уровень экономических потерь от незаконного вылова иностранными судами водных биологических ресурсов в водах, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации.

Пятое последствие. Недопустимо большой объём продажи российскими рыбаками водных биологических ресурсов в иностранных портах для переработки и выпуска готовой продукции на перерабатывающих заводах этих иностранных государств, хотя водные биологические ресурсы были добыты в водах, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации.

Шестое последствие. Истощение месторождений углеводородов на территории Российской Федерации привело к необходимости включения в хозяйственный оборот запасов углеводородного сырья, находящегося на континентальном шельфе Российской Федерации.

Седьмое последствие. Освоение месторождений полезных ископаемых на континентальном шельфе Российской Федерации, развитие морских и речных портов, а также береговой инфраструктуры сдерживается дефицитом энергомощностей, отсутствием необходимой научно-технической базы для разработки новых методов и средств поиска, разведки и добычи полезных ископаемых.

Восьмое последствие. Утрата внутреннего и внешнего рынков российского судостроения из-за длительной стагнации производства.

Девятое последствие. Недостаточный уровень военной защищённости страны с океанских и морских направлений, включая национальные интересы, связанные с реализацией суверенитета, суверенных и других прав Российской Федерации в Мировом океане, а также безопасности морской хозяйственной и других видов деятельности.

Десятое последствие. Отставание развития транспортной инфраструктуры от темпов включения в хозяйственный оборот запасов углеводородов континентального шельфа Российской Федерации, а также недостаточное навига-

ционно-гидрографическое обеспечение морской деятельности, особенно в арктических районах и районах, отдалённых от морских портов.

Одиннадцатое последствие. Сокращение количества комплексных экспедиционных научных исследований в ключевых районах Мирового океана, необходимых для воспроизводства ресурсной базы, предупреждения и уменьшения опасных последствий стихийных бедствий, а также для постоянного мониторинга природных, антропогенных и техногенных явлений глобального и регионального масштабов.

Двенадцатое последствие. Снижение интенсивности судоходства на морских путях.

Тринадцатое последствие. Недостаточный уровень интеграционного развития и рационального использования информационных систем, комплексов и средств обеспечения морской деятельности в связи с их подчинённостью различным министерствам и ведомствам.

Четырнадцатое последствие. Возрастающее антропогенное загрязнение морских акваторий, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации, из-за оснащения контролирующих органов такими техническими средствами морского экологического контроля и надзора, которые не соответствуют современным требованиям.

Пятнадцатое последствие. Для увеличения добычи углеводородного сырья на континентальном шельфе Российской Федерации необходимо повысить интенсивность разведки нефти; ускорить строительство нефтяных терминалов, предназначенных для перевозки нефти морем; усилить меры по обеспечению безопасности мореплавания и защите морской среды от загрязнения с судов.

В соответствии со Стратегией социально-экономического развития Северо-Западного федерального округа на период до 2020 года приоритетное развитие будут иметь машиностроительная, металлургическая, радиоэлектронная, нефтедобывающая и нефтеперерабатывающая отрасли промышленности, а также добыча полезных ископаемых. Кроме того, одновременно будут развиваться агропромышленный, рыбохозяйственный, химический, лесопромышленный, инвестиционно-строительный, туристско-рекреационный и научно-инновационный комплексы.

Добыча полезных ископаемых является одним из основных секторов экономики североприморских субъектов Российской Федерации европейской и азиатской территории страны. Например, доля добывающих отраслей в структуре промышленного производства Мурманской области составляет 34%, в Ненецком автономном округе – 13,6%. Этот комплекс не только обеспечивает

сырьём многие перерабатывающие производства региона, но и формирует объём перевозок грузового транспорта. Большое значение не только для Северо-Западного федерального округа, но и для всей страны имеют запасы цветных и благородных металлов и минералов, наибольшую ценность из которых представляют медно-никелевые, железные, апатитонефелиновые руды и руды редких и редкоземельных металлов. Кроме того, на территории североморских регионов имеются значительные запасы слюды, сырья для строительных материалов и керамических изделий, облицовочного камня, полудрагоценных и поделочных камней. Северо-Западный федеральный округ занимает большой удельный вес в добыче никелевых руд и в производстве кобальта.

Комплекс добычи полезных ископаемых Северо-Западного федерального округа имеет исключительное значение в структуре российского товарного экспорта. Например, доля минеральных ресурсов, в основном это топливно-энергетические товары, составляет почти 60%. В 2011 году, по данным Федеральной службы государственной статистики, стоимость экспорта минеральных ресурсов составила 29,7 млрд долларов США. В состав комплекса добычи полезных ископаемых входит и минерально-сырьевая база, которая создана ещё в СССР. Минерально-сырьевая база включает шесть центров горнорудных месторождений – Кольский, Карельский, Архангельский, Северо-Западный, Калининградский, Средне-Тиманский, а также три топливно-энергетических центра – Тимано-Печорский, Воркутинский и Прибалтийский.

Основные стратегические проекты в области добычи полезных ископаемых будут реализовываться, прежде всего, в североприморских субъектах Российской Федерации: Архангельской и Мурманской областях, Ненецком автономном округе.

В Архангельской области к 2015 году на месторождении имени Ломоносова должна быть введена 2-я очередь горно-обогатительного комбината, что позволит увеличить количество перерабатываемой руды с 1 млн тонн до 5,6 млн тонн в год. Планируется разработка месторождения имени В. Гриба, где предусмотрено строительство горно-обогатительного комбината производительностью 4 млн тонн руды в год. Перспективы развития Архангельского горнорудного центра связываются с добычей алмазов. Освоение архангельских месторождений позволит увеличить общероссийскую добычу алмазов почти на 25% и создать производства по их обработке.

В Ненецком автономном округе осуществляется реализация проектов обустройства и добычи нефти на месторождениях Варандейское, Перевозное, Торавейское, Ярейюсское, Восточно-Перевозное, Междуреченское, Восточно-

Сарутаюское, Инзырейское и Тэдинское. Прорабатываются проекты обустройства Кумжинского газоконденсатного месторождения, Южно-Хыльчуюского, Харьягинского, Вала Гамбурцева и месторождения Центрально-Хорейверского поднятия, а также проекты по введению в разработку крупнейших месторождений имени Р. Требса и А. Титова.

В Мурманской области предполагается реализовать целый ряд высокотехнологичных проектов в горнодобывающей отрасли с образованием в регионе горно-химического и горно-металлургического кластеров. Формирование горно-химического кластера связано с деятельностью компаний, производящих апатитовый и нефелиновый концентраты. Горно-металлургический кластер формируется на базе Кольской горно-металлургической компании, предприятий по отработке месторождений платиноидов и месторождений хромитов.

Комплекс стратегических проектов добычи, транспортировки и переработки углеводородного сырья, связанных с освоением Штокмановского газоконденсатного месторождения, будет реализовываться в Мурманской и Архангельской областях.

По территории и акватории, прилежащей к североприморским субъектам Российской Федерации, запасы топливно-энергетических ресурсов распределены неравномерно. Наибольшая часть извлекаемых запасов нефти, конденсата, свободного и попутного газа приходится на шельф Баренцева моря – 55% запасов, на шельф Печорского моря – 7% запасов. Основные перспективы газодобычи связаны с освоением Штокмановского газоконденсатного месторождения на шельфе Баренцева моря. В реализации этого проекта будут принимать участие организации и предприятия большинства субъектов Российской Федерации, входящих в состав Северо-Западного федерального округа.

В соответствии с прогнозами в арктических морях возможно открытие новых месторождений нефти и газа, а в условиях потепления климата на нашей планете их освоение становится реальным. К реализации перспективных проектов большой интерес проявляют российские и иностранные компании.

Нефтегазовый комплекс Северо-Западного федерального округа обеспечивает 7% общероссийского объёма добычи нефти, что составляет 33,6 млн тонн; 0,7% добычи газа или 4,2 млрд куб. метров. В дальнейшем ожидается рост добычи углеводородного сырья в регионе, так как ресурсная база нефти и газа выработана значительно меньше, чем в других районах добычи.

На Северо-Западный федеральный округ приходится 8,6% извлекаемых запасов нефти промышленных категорий и 10% запасов газа. Шельф арктических морей обладает значительным ресурсным потенциалом. Подготовка к ос-

воению запасов нефти и газа шельфа арктических морей будет закончена после завершения основных геологоразведочных работ и оценки их продуктивности.

По запасам газа Северо-Западный федеральный округ занимает 2-е место в Российской Федерации. Запасы газа сосредоточены в Тимано-Печорской и Баренцево-Карской провинциях, а также на шельфе Баренцева моря (58 месторождений). В Ненецком автономном округе сконцентрировано 9% запасов газа, на шельфе Печорского моря – 1%, в Республике Коми – 4%. Остальные 86% запасов газа приходятся на шельф Баренцева моря. Запасы газа сосредоточены на 4 месторождениях, включая 3 крупных месторождения (с запасами от 75 до 500 млрд куб. м) и одно уникальное месторождение – Штокмановское (3,9 трлн куб. метров с учётом нераспределённого фонда месторождения).

Перспективы развития добычи газа связаны с тремя проектами, предполагающими ввод в освоение новых месторождений. Первым и основным является Штокмановское газоконденсатное месторождение. На этом месторождении сосредоточено 72% запасов газа Северо-Западного федерального округа. Годовая добыча на Штокмановском газоконденсатном месторождении планируется на уровне 71 млрд куб. м в год со сроком эксплуатации 30 лет. За этот период времени в бюджеты всех уровней субъектов Северо-Западного федерального округа поступит в виде налоговых платежей более 1200 млрд руб. Появится возможность самообеспечения потребности округа в природном газе.

Второй проект связан с освоением в Ненецком автономном округе Кумжинского и Коровинского месторождений, на которые приходится 3% запасов газа при объёме добычи от 4 до 8 млрд куб. м в год. Также в Ненецком автономном округе предполагается освоение Лаявожского месторождения с объёмом максимальной добычи 5 млрд куб. м газа.

Развитие газоперерабатывающих предприятий на территории Северо-Западного федерального округа связано с освоением месторождений шельфа и побережья Баренцева моря в двух минерально-сырьевых центрах – на основе Штокмановского газоконденсатного месторождения в Баренцевом море (в том числе проект «Штокман Девелопмент АГ»), Коровинского и Кумжинского месторождений в Ненецком автономном округе (проект «Печора-СПГ»).

В проекте освоения Штокмановского газоконденсатного месторождения предусмотрены два этапа. На первом этапе от месторождения до посёлка Териберка на берегу Баренцева моря будет проложен подводный трубопровод. Газопровод, также вновь построенный, соединит подводный трубопровод с системой «Северный поток» в городе Волхове Ленинградской области. На втором этапе в посёлке Териберка будет строиться завод по производству природного

газа для поставки его на экспорт морским путём. В 2016 году начнётся добыча газа и его поставка по трубопроводу, а в 2018 году будет обеспечено производство сжиженного природного газа. Поставка трубопроводного газа будет осуществляться на внутренний рынок для газификации Мурманской области и Республики Карелия, а также на европейский рынок – по системе «Северный поток».

Создание в посёлке Териберка пускового комплекса для поставки трубопроводного газа обеспечит развитие инфраструктуры, необходимой для строительства завода по производству сжиженного газа.

Проект «Печора-СПГ» предполагает один из двух возможных вариантов строительства. По первому варианту планируется осуществлять поставку газа по трубопроводу к побережью Баренцева моря и строительство завода по производству сжиженного газа в посёлке Индига на берегу Баренцева моря. По второму варианту компоненты завода будут размещены на барже в 6–7 километрах от берега. На первом этапе мощность завода обеспечит переработку 4 млрд куб. м газа в год с возможностью в дальнейшем расширить поставку газа до 8 млрд куб. м. Реализация проектов позволит обеспечить первичную переработку природного газа в количестве 50 млрд куб. м, а остальной добываемый газ будет транспортироваться по магистральным газопроводам. Следует отметить, что данный проект обеспечит и первичную переработку нефти в количестве 60 млн т.

Генеральная схема развития газовой отрасли на период до 2030 года предусматривает, что суммарная добыча газа в Северо-Западном федеральном округе составит 80 млрд куб. метров. При этом, основной объём добываемого газа будет поставляться на мировой рынок морским путём в виде сжиженного природного газа.

Основные источники прироста добычи нефти связаны с месторождениями в Республике Коми, Ненецком автономном округе и на шельфе Печорского моря. В Тимано-Печорской провинции сложились 10 нефтяных минерально-сырьевых центров. Запасы нефти нераспределённого фонда незначительны и составляют всего лишь 13%, но они являются достаточно привлекательными для инвесторов за счёт высокой концентрации ресурсов. Более значительный потенциал роста добычи нефти имеют месторождения распределённого фонда, где активно разрабатываются только 19% запасов.

Объём добычи нефти в Тимано-Печорском регионе и на шельфе Баренцева моря к 2020 году составит согласно Генеральной схеме развития нефтяной отрасли Российской Федерации на период до 2030 года около 30 млн т, а при

комплексном подходе к управлению минерально-сырьевыми центрами ожидается достижение более высоких объёмов добычи.

Разработка Приразломного нефтяного месторождения, находящегося на шельфе Печорского моря, где запасы нефти составляют 72 млн т, позволит достичь годового уровня добычи в объёме 6,6 млн т. Основные инвестиционные проекты развития нефтедобычи в регионе связаны с Приразломном нефтяным центром, что позволит вовлечь в освоение значительную ресурсную базу и создать в новых регионах необходимую инфраструктуру для освоения прилегающих месторождений.

В Северо-Западном федеральном округе существует дефицит газа и нефтепродуктов. Газ, добываемый на территории этого федерального округа, обеспечивает его потребности лишь на 10%, а остальные 90% необходимого объёма покрываются за счёт поставок из Западной Сибири по системе газопроводов.

В настоящее время Северо-Западный федеральный округ является энергозависимым. Потребности региона в нефти, добываемой и перерабатываемой на территории Северо-Западного федерального округа, обеспечиваются только на 11%. С учётом сибирской нефти, перерабатываемой в городе Кириши, потребность региона обеспечивается всего на 24%. Это связано с тем, что практически весь объём нефтепродуктов, вырабатываемый в городе Кириши, то есть 70% бензина и дизельного топлива, 100% мазута, направляются на экспорт. Основная доля нефтепродуктов для нужд Северо-Западного федерального округа поставляется с нефтеперерабатывающих производств, расположенных в центральных районах страны.

В ближайшей перспективе предполагается значительный рост переработки нефти и газа на территории округа. Это связано с ростом добычи нефти на территории округа, увеличением поставок по новой ветке Балтийской трубопроводной системы, началом освоения газовых месторождений арктической зоны, откуда вывоз продукции будет осуществляться морским путём.

В североприморских регионах предусматривается строительство новых и расширение действующих производственных мощностей:

– город Кириши – расширение мощностей нефтеперерабатывающего завода на 12 млн тонн за счёт поставок нефти по 2-й очереди Балтийской трубопроводной системы;

– Республика Коми – техническое перевооружение установки атмосферно-вакуумной трубчатки с увеличением мощности до 2 млн тонн в год;

– побережье Кольского полуострова – строительство нефтеперерабатывающего завода мощностью 5 млн тонн, ориентированного в первую очередь на сырьё Приразломного и Штокмановского газоконденсатных месторождений;

– город Усть-Луга – строительство нефтеперерабатывающего завода мощностью 8,5 млн тонн;

– город Усинск (Республика Коми) – завершение строительства нефтеперерабатывающего завода «Енисей» мощностью 1 млн тонн;

– посёлок Индига (побережье Баренцева моря) – строительство завода по производству сжиженного природного газа на ресурсной базе Кумжинского минерально-сырьевого центра.

Наиболее актуально создание нефтеперерабатывающих производств на побережье Кольского полуострова, что связано с ростом нефтедобычи на побережье Печорского моря.

Существуют риски развития нефтеперерабатывающих производств и увеличения мощностей по производству сжиженного газа. Первые связаны с тем, что не все проекты имеют гарантированную ресурсную базу. Вторые обусловлены неопределённостью конъюнктуры на мировом рынке.

Сформировалась главная функция Мурманской и Архангельской областей и Ненецкого автономного округа. Эта функция состоит в обеспечении внешнеэкономических связей России с Европейским союзом и рядом других регионов мира, что обусловило быстрые темпы развития транспортной инфраструктуры и трансграничного сотрудничества. Кроме того, восстанавливается роль североморских регионов в освоении арктических территорий, примыкающих к Российской Федерации, включая и арктический пояс России. На территории североприморских регионов развивается трубопроводный транспорт, портовое хозяйство, терминалы, таможенная инфраструктура, объекты нефтегазовой промышленности и судостроения. Все эти отрасли экономики участвуют в международной специализации.

Важнейшими стратегическими задачами экономического развития североприморских регионов Северо-Западного федерального округа и арктического пояса Сибири являются:

– освоение континентального шельфа Российской Федерации;

– создание инфраструктуры и перерабатывающих предприятий;

– доведение уровня добычи нефти до 30 млн тонн, природного газа – до 80 млрд куб. м;

– строительство производств по обеспечению добычи и переработки углеводородного сырья в городах Мурманске, Архангельске и Варандее;

– создание аварийно-спасательных баз Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий в городах Мурманске, Архангельске и Нарьян-Маре.

К числу главных приоритетов в развитии машиностроительного комплекса Северо-Западного федерального округа до 2020 года относится судостроение и производство техники для нефтегазовой промышленности. В Мурманской и Архангельской областях намечается осуществить модернизацию судостроительной и судоремонтной баз.

Важнейшее экономическое значение для североприморских регионов будет иметь создание центров кластерного развития: в Мурманской и Архангельской областях – судостроительные кластеры, в Республике Коми – кластер нанотехнологий, в Республике Коми и Архангельской области – лесопромышленный кластер, в Архангельской и Мурманской областях – кластер развития рыболовства и рыбоводства.

Дальнейшее социально-экономическое развитие таких североприморских регионов Российской Федерации как Мурманская и Архангельская области, Ненецкий автономный округ зависит от промышленного производства по добыче и переработке природных ресурсов, инфраструктуры и наличия рабочей силы.

Особое место среди североприморских субъектов европейской территории России занимает Мурманская область, площадь которой составляет 144,9 тыс. кв. километров, население – 798,2 тыс. человек. Почти вся территория области находится за Полярным кругом. Мурманская область является экономически развитым и стратегически важным регионом страны, так как имеет незамерзающий морской порт, значительные минеральные богатства и биоресурсы, а также высокий уровень образовательного, научно-технического и инновационного потенциала. Базирование здесь Северного флота ВМФ России усиливает военно-стратегическое и геополитическое значение области, особенно в условиях повышения конкуренции за ресурсы Арктики. Мощности железнодорожного и морского транспорта, включая атомный ледокольный флот, являются ключевым элементом всей транспортной системы Севера России. Здесь начинается Северный морской путь.

В Мурманской области производится почти 100% апатитового и нефелинового концентратов, около 45% никеля, 11% товарной железной руды. Кроме того, на Мурманскую область приходится 16,5% вылова водных биологических ресурсов и 14% производства товарной пищевой рыбной продукции. В составе

Северо-Западного федерального округа Мурманская область по большинству показателей занимает 3 место, а по некоторым из них имеет и более высокий рейтинг. В целях развития Мурманского транспортного узла на основании Федерального закона «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» и постановления Правительства Российской Федерации от 12 октября 2010 года № 800 на территории Мурманской области создана особая экономическая зона – портовая.

В рамках сотрудничества в Баренцевом Евро-Арктическом регионе Мурманская область осуществляет двустороннее и многостороннее сотрудничество в области экономики, торговли, науки и техники, окружающей среды, инфраструктуры, образования, культурных обменов и туризма, а также реализации проектов, направленных на улучшение положения коренного населения Севера. В то же время следует учитывать отсутствие на государственном уровне чётко выраженных и обоснованных приоритетов по освоению нефтегазовых провинций, а также возникшие новые условия для принятия инвестиционных решений компаниями сырьевого сектора, связанные с неопределённостью энергетических рынков в настоящий момент и общемировыми политическими акцентами в пользу «безуглеводородной» энергетики.

Важнейшее значение в развитии национальной экономики имеют северо-приморские регионы азиатской территории России. Сибирь является естественным транспортным мостом между странами Западной Европы, Северной Америки и Восточной Азии. Значение Сибири как мирового транзитного региона резко возрастёт в случае строительства в более отдалённой перспективе железнодорожной магистрали через Берингов пролив. Появление этой железнодорожной магистрали создаст совершенно новые, никогда ранее не имевшиеся возможности для торгово-транспортных отношений между Северной Америкой и Евроазией. При надлежащем развитии инфраструктуры определённую конкуренцию морским маршрутам по Индийскому океану, особенно для Северной Америки, может составить Северный морской путь. С экономической точки зрения сибирский авиатранзит Азия – Северная Америка является безальтернативным.

В соответствии со Стратегией социально-экономического развития Сибири до 2020 года (далее – Стратегия развития Сибири), утверждённой распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 июля 2010 года № 1120-р, на территории Сибири выделяются, с учётом географического деления, три пояса развития – Арктический, Северный и Южный.

Арктический пояс развития включает в свой состав север Красноярского края с прилегающими островами и акваториями.

В Северный пояс развития входят Средний Иртыш (север Омской области), Среднее Приобье (север Томской области), центральные районы Красноярского края (территория между реками Ангара и Нижняя Тунгуска), север Иркутской области, зона Байкало-Амурской магистрали (БАМ) в Забайкальском крае, север Республики Бурятия.

Южный пояс развития включает следующие территории: центральные и южные районы Омской и Иркутской областей, Республику Бурятию, южные районы Томской области, Забайкальского и Красноярского краёв, Алтайский край, Новосибирскую и Кемеровскую области, Республику Алтай, Республику Тыва, Республику Хакасию.

Пространственным приоритетом развития Сибири является Арктический пояс, где предполагается проведение интенсивной геологоразведки, освоение новых месторождений природных ресурсов, сохранение природной среды, восстановление и развитие Северного морского пути, сохранение культуры коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока, а также и повышение качества жизни этих народов.

В перспективе сибирская часть Арктики с её промышленной зоной и инженерной инфраструктурой будет включать: металлургический и нефтегазовый комплексы нового поколения для освоения шельфов российской Арктики; природно-экономический потенциал, сохранённый для традиционного природопользования коренных малочисленных народов Севера; транспортно-коммуникационные системы и модернизированную энергетику; транспортную инфраструктуру, созданную на новой технологической основе; арктическую навигацию; поселения с высоким качеством и надёжностью систем жизнеобеспечения, сочетающие базовые города и мобильные вахтовые посёлки, укомплектованные специалистами, проживающими в южных регионах Сибири.

Сибирская часть Арктики занимает одну из ключевых позиций в обеспечении национальной и ресурсной безопасности России, в поддержании конкурентного преимущества на мировых рынках и в повышении экономического потенциала страны в целом.

Разработка месторождений цветных металлов только Норильского промышленного района позволяет России удерживать (по объёму продаж) 20% мирового рынка никеля, 40% металлов платиновой группы, 10% кобальта.

Проблема дальнейшего освоения российской Арктики имеет два аспекта – геостратегический и внутрироссийский.

Геостратегический аспект. В первой половине XXI века в российской Арктике будут происходить непрерывные столкновения интересов ведущих стран мира, крупнейших транснациональных компаний и формирующихся новых центров силы в борьбе за минерально-сырьевые ресурсы. Интерес к российскому сектору Арктики обусловливается привлекательностью ресурсов стратегического характера, прежде всего, уникальных по запасам месторождений углеводородного сырья, руд цветных и редких металлов.

В этой связи стратегическим приоритетом государства в освоении российской Арктики в 2010–2020 годах является создание устойчивых предпосылок вовлечения в экономический оборот минеральных и биологических ресурсов морей Северного Ледовитого океана, полярных и приполярных районов Сибири. **Только государство несёт ответственность за возложенную на него миссию по включению всех ресурсов Арктики в развитие национальной экономики.** Эффективность хозяйственной деятельности добывающих предприятий в Арктике, в полярных и приполярных районах Сибири будет определяться, прежде всего, степенью их интеграции в единое экономическое пространство Сибири и России.

Реализация геоэкономических и геополитических интересов России в Арктике во втором десятилетии XXI века зависит от двух условий. Первое условие состоит в признании российской Арктики в качестве региона геостратегических интересов Российского государства, где будут учитываться особые требования к обеспечению всех сфер жизни и хозяйственной деятельности человека. Второе условие предполагает создание институциональных, организационных и экономических инструментов, призванных обеспечить развитие Арктики в любых, даже в самых неблагоприятных финансово-экономических условиях.

Внутрироссийский аспект. Ресурсное и социальное освоение российской Арктики будет основано на очаговом хозяйственном освоении при широком использовании вахтового метода и обеспечении воспроизводства традиционного образа жизни коренных малочисленных народов Севера.

Эффективность реализации инвестиционных проектов в Арктическом поясе развития может быть обеспечена на основе трёх взаимосвязанных условий:

первое условие – формирование перспективного планировочного каркаса системы расселения Арктической зоны при сохранении приоритетного природопользования коренных малочисленных народов Севера;

второе условие – повышение устойчивости системы расселения, обеспечение высоких стандартов качества жизни, доступности и разнообразия социальных услуг, в том числе для коренных малочисленных народов Севера, на основе принципиально нового технологического уклада, инфраструктурного обустройства и обживания территории за счёт отечественных транспортных систем, учитывающих требования арктической экосистемы и международных экологических стандартов;

третье условие – формирование территориально-производственных комплексов и транспортно-логистических узлов, на которые возлагается задача обеспечения национальной безопасности и целостности государства, включая охрану государственной границы, гидрометеорологические наблюдения за глобальными изменениями климата и морских течений, портовые функции, обеспечение безопасности воздушных транспортных коридоров, полётов полярной авиации и авиаразведки.

Первоочередной задачей Арктического пояса развития является формирование Норильско-Туруханского территориально-производственного комплекса и Нижне-Енисейского (Игарка, Дудинка, Диксон) транспортно-логистического узла.

Индустриальное ядро Норильско-Туруханского территориально-производственного комплекса составят организации и предприятия металлургического и нефтегазового комплексов, сосредоточенные в Норильском промышленном районе и вокруг Ванкорского месторождения. Развитие Нижне-Енисейского транспортно-логистического узла опирается на использование уникального потенциала реки Енисей как водной магистрали с выходом в открытый океан, в частности, для обеспечения перевозок жидких углеводородов из нефтегазового района Большой Хетты и Таймырской нефтегазовой области.

Освоение Ванкорского месторождения в полном объёме показало необходимость обустройства Арктики на принципах международной интеграции новых технологий, межрегиональной кооперации и специализации в области привлечения трудовых ресурсов. На момент запуска Ванкорского месторождения было возведено 1685 объектов инфраструктуры, при этом более 80% оборудования было произведено в России. К работам на месторождении было привлечено более 450 подрядчиков и субподрядчиков, в строительстве было задействовано около 12 тысяч вахтовиков. Опыт освоения Ванкорского месторождения показал, что для освоения Арктики необходимы два обязательных условия. Первое условие состоит в минимизации антропогенной нагрузки на её природный комплекс при обустройстве инфраструктуры месторождений. Второе усло-

вие заключается в предотвращении значительного роста численности постоянного населения в результате строительства новых стационарных поселений.

Для обеспечения развития Арктики как интегрированной части России необходим комплекс экономических стимулов, направленный на формирование и воспроизводство трудовых ресурсов для новых арктических проектов. Освоение новых территорий Арктики, полярных и приполярных районов Сибири должно быть согласовано с программами социально-экономического развития субъектов Российской Федерации, расположенных на территории Сибири.

Стратегия развития Сибири применительно к её Арктическому поясу должна рассматриваться как инновационно-востановительный период освоения ресурсов Арктики на основе новейших технологических решений. К этому периоду необходимо подготовить производственный персонал, промышленную зону и её инфраструктуру, а также трудовые ресурсы, которые способны заниматься эффективным, ресурсосберегающим природопользованием.

К 2021 году предполагается завершение работы по геологоразведке и оценке промышленных запасов полезных ископаемых на Арктическом шельфе, в полярных и приполярных районах Сибири. В конечном итоге это позволит обеспечить расширение зон хозяйственного освоения Арктического пояса Сибири, а также освоение нефтегазового шельфа арктических морей Арктики, создание баз обслуживания и транспортной системы, ввод в действие мощностей по переработке твёрдых полезных ископаемых с безотходной технологией.

Пройдёт 120 лет. И наши потомки дадут оценку качеству выполнения Стратегии развития североморских территорий России с 2010 по 2030 год.

Список использованных официальных источников и научных изданий

Государственный архив Мурманской области (ГАМО)

1. Ф. 69 (Фонд Мурманского районного управления рыбо-звериных промыслов).
2. Ф. 213 (Фонд объединения «Мурманрыба»).
3. Ф. 536 (Фонд Мурманского губернского статистического бюро).
4. Ф. 542 (Фонд тралового треста «Мурманрыба»).

Государственный архив Архангельской области (ГААО)

5. Ф. 150 (Фонд Беломорского управления рыбо-звериных промыслов).

Международная конвенция, федеральные законы, Указ Президента Российской Федерации, федеральные целевые программы, постановления и распоряжения Правительства Российской Федерации

6. Конвенция ООН по морскому праву. Собрание законодательства Российской Федерации. 1997. № 48. Статья 5493.

7. О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов. Федеральный закон от 23 декабря 2004 года № 284. Собрание законодательства Российской Федерации. 2004. № 52. Статья 5270.

8. О военной доктрине Российской Федерации. Указ Президента Российской Федерации от 5 февраля 2010 года № 146. Собрание законодательства Российской Федерации. 2010. № 7. Статья 724.

9. Федеральная целевая программа «Мировой океан». Постановление Правительства Российской Федерации от 10 августа 1998 года № 919. Собрание законодательства Российской Федерации. 1998. № 33. Статья 4024.

10. Федеральная целевая программа «Повышение эффективности использования и развития ресурсного потенциала рыбохозяйственного комплекса в 2009–2014 годах». Постановление Правительства Российской Федерации от 12 августа 2008 года № 606. Собрание законодательства Российской Федерации. 2008. № 34. Статья 3917.

11. О внесении изменений в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)». Постановление Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 года № 1201. Собрание законодательства Российской Федерации. 2012. № 13. Статья 1514.

12. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 23 ноября 2008 года № 1734-р. Собрание законодательства Российской Федерации. 2008. № 50. Статья 5977.

13. Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 года. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 5 июля 2010 года № 1120-р. Собрание законодательства Российской Федерации. 2010. № 33. Статья 4444.

14. Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2010 года № 2205-р. Собрание законодательства Российской Федерации. 2010. № 51 (Часть 3). Статья 6954.

15. Стратегия социально-экономического развития Северо-Западного федерального округа до 2020 года. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 15 ноября 2011 года № 2074-р. Собрание законодательства Российской Федерации, 2011. № 51. Статья 7542.

Научные издания

16. *Ерофейчев Н.* Промыслы Архангельской губернии. – Архангельск, 1925.

17. *Книпович Н.М.* Основы гидрологии Европейского Ледовитого океана. – СПб., 1906.

18. *Книпович Н.М.* Экспедиция для научно-промысловых исследований у берегов Мурмана. Т. 1. – СПб., 1902.

19. *Кушелев В.Л.* Мурман и его промыслы. – СПб., 1885.

20. На траулерах в Баренцево море. – М.-Л.: Издательство Главсевморпути, 1946.

21. *Немирович-Данченко В.И.* Страна холода. – СПб., 1877.

22. *Рогачёва И.А.* Организация управления промыслом в экономических зонах иностранных государств. – Мурманск: Книжное издательство, 1980.

23. *Рогачёва И.А.* Рыбопромысловый флот России. 300 лет Флоту Российскому. 1696–1996. – СПб.: Гидрометеоиздат, 1996.

24. *Рогачёва И.А.* Предпринимательство и хозяйственное право. – СПб.: Гидрометеоиздат,1997.

25. *Рогачёва И.А.* Россия: власть и бизнес. – СПб.: Наука, 2006.

26. *Рогачёва И.А.* Планета мировой океан. – СПб.: Издательский центр «Гуманитарная Академия», 2008.

В.В. Дремлюг
Кандидат географических наук

П.А. Филин
Заместитель директора филиала Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге «Ледокол «Красин» по научной работе, кандидат исторических наук

М.А. Емелина
Научный сотрудник музея «Ледокол «Красин», кандидат исторических наук

М.А. Савинов
Научный сотрудник музея «Ледокол «Красин»

Ледокол «Красин» в истории изучения и освоения Арктики

Полярные исследования в Русской Арктике в XIX – нач. XX вв.

В начале XX в. выдающийся русский учёный Д.И. Менделеев писал, что для промышленной пользы человечества необходимо исследовать и освоить обширные пространства Арктики. «Победа над полярными льдами», по его словам, особенно важна для России, владеющей длинной береговой полосой Северного Ледовитого океана, в который «вливаются громадные реки, омывающие наибольшую часть империи, мало могущую развиваться не столько по условиям климата, сколько по причине выходов через Ледовитый океан»[208].

Вопрос о возможности морского сообщения Европы и Азии был решён шведской экспедицией Н.А.Э. Норденшельда, которой впервые в истории на парусно-моторной шхуне «Вега» удалось в 1878–1879 гг. пройти вдоль всего североазиатского побережья. Норденшельд трезво оценил практические выводы своего путешествия: морской путь может быть пройден на специально приспособленном для этого пароходе, но в целом едва ли будет иметь значение для торговли.

В то же время существовали ещё не открытые земли на Севере и предпринимались попытки достижения Северного полюса (причём они приобрели характер гонок). Ф. Нансен в 1893–1896 гг. на специально сконструированном судне «Фрам» осуществил дрейф через Арктический бассейн. Нансен не смог достичь главной своей цели – Северного полюса, но экспедиция подтвердила наличие генерального трансполярного движения морских льдов, что в свою очередь открывало новые возможности для освоения ледовитых морей. Ф. Нансен впоследствии продолжил плавания с целью «попытаться завязать постоян-

[208] Цит. по: *Менделеев Д.И.* Докладная записка об исследовании Северного полярного океана // Советская Арктика. 1937. № 6. С. 71.

ные торговые сношения с центральной Сибирью морским путём через Карское море и устье Енисея»[209].

В Российской Империи также рассматривалась возможность активного плавания во льдах. В 1897 г. адмирал С.О. Макаров выдвинул идею создания специального судна с прочным корпусом и мощной энергетической установкой. По его проекту в 1899 г. на верфи в Ньюкасле был построен первый российский линейный арктический ледокол «Ермак»[210]. Идеи С.О. Макарова были поддержаны министром финансов С.Ю. Витте[211]. В 1899 и 1901 гг. «Ермак» совершил первые экспериментальные плавания вдоль западного и северного побережья Шпицбергена к Новой Земле и Земле Франца-Иосифа. Были получены значительные научные результаты и собраны сведения по ледовой обстановке.

В 1900–1903 гг. состоялась экспедиция, организованная Императорской Академией наук – Русская полярная экспедиция под руководством барона Э.В. Толля. Её целью было всестороннее исследование пространства между полуостровом Таймыр, Новосибирскими островами и землями, которые находятся ещё севернее, а также поиски Земли Санникова и материка «Арктиды». Несмотря на то, что первоначальные задачи не были выполнены, а Э.В. Толль погиб, научные результаты оказались весьма значительными: в серии «Записок Академии наук» вышло 32 выпуска, а материалы гидрографических и океанологических наблюдений были обобщены А.В. Колчаком[212].

Поражение в войне с Японией показало правительству Российской Империи необходимость изучения и освоения транспортного пути вдоль Северо-Восточного прохода. Сам долгий путь 2-й Тихоокеанской эскадры под командованием вице-адмирала З.П. Рожественского от берегов Балтики через три океана к Порт-Артуру диктовал необходимость поиска более коротких коммуникаций. Второй причиной усиления внимания к Северу стало всё возраставшее со второй половины XIX в. оживление торгово-экономических связей Западной Европы с Сибирью. В то же время полярный бассейн оставался малоизученным. Необходимо было создать специальные органы, которые бы разра-

---

[209] *Нансен Ф.* В страну будущего: Великий Северный путь из Европы в Сибирь через Карское море. Пг., 1915. С. 9.

[210] О «Ермаке» см. в: *Макаров С.О.* «Ермак» во льдах». СПб., 1901; *Макаров С.О., Кузнецов Н.А., Долгова С.В.* Ледокол «Ермак». М., 2010; *Петров М.К.* Наша страна – родина ледокола // Летопись Севера. М.-Л., 1949. С. 3–21; С.О. Макаров и завоевание Арктики / Сост. Д.А. Левоневский. М.-Л., 1943.

[211] *Витте С.Ю.* О ледоколе «Ермак» и намерении установить морской путь на Дальний Восток по Северному побережью Сибири // Витте С.Ю. Избранные воспоминания, 1849–1911 гг. М., 1991. С. 657–659.

[212] *Колчак А.В.* Лёд Карского и Сибирского морей // Записки Императорской академии наук. Сер. 8. Физ.-мат. отд-ние. СПб., 1909. Т. 26. № 1.

ботали программы мероприятий по решению организационно-экономических вопросов использования северной морской трассы, по координации научных и промысловых исследований. В 1906 г. при Морском министерстве была создана специальная комиссия во главе с адмиралом В.П. Верховским – Совещание по вопросу открытия Сибирского морского пути. Комиссия вынесла решение о необходимости создания на северном побережье России 16 гидрометеорологических станций и флота научно-исследовательских ледокольных судов. Планировалось провести специальные исследования вдоль Северо-Восточного прохода тремя экспедиционными отрядами. Однако финансирование программы было урезано, построено лишь два ледокольных парохода – «Таймыр» и «Вайгач». Суда поступили в ведение специально созданной Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (ГЭ СЛО), подчинённой Главному гидрографическому управлению Морского министерства. Первоначальной задачей экспедиции в 1910–1911 гг. были геодезические и гидрографические работы от мыса Дежнёва до устья реки Колымы; в 1912 г. – от устья Колымы до устья Лены; с 1913 г. основная цель – сквозной проход судов вдоль всего побережья Ледовитого океана с востока на запад[213]. 4 сентября 1913 г. участниками экспедиции была открыта Земля Императора Николая II (ныне – Северная Земля), т.е. сделано последнее крупное географическое открытие на Земле.

В 1912 г. в Арктику отправились три русских экспедиции: под руководством В.А. Русанова на шхуне «Геркулес», во главе с Г.Я. Седовым на парусно-паровой шхуне «Св. великомученик Фока» и во главе с Г.Л. Брусиловым на шхуне «Св. Анна»[214]. Они были вызваны большим интересом российского общества и правительства к полярным экспедициям Ф. Нансена, Р. Пири, Р. Амундсена и Р. Скотта. В.А. Русанов стремился пройти из Архангельска к устьям Енисея или Оби, Г.Я. Седов мечтал о достижении Северного полюса, а Г.Л. Брусилов хотел совершить сквозное плавание по Северо-Восточному проходу и изыскать новые зверобойные промыслы. Все три экспедиции постигла неудача, и к началу 1914 г. они числились пропавшими.

---

[213] *Белов М.И.* История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1962. Т. 2; *Долгова С.В.* Вилькицкий и результаты Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана // Полярный архив. М., 2003. Т. 1. С. 49–57.

[214] Об экспедициях см. подробнее в: *Альбанов В.И.* На юг, к Земле Франца-Иосифа! М., 2007; Затерянные во льдах. Полярная экспедиция Г.Л. Брусилова на зверобойном судне «Св. Анна» / Под ред. Н.В. Пинегина. Л., 1934; *Корякин В.С.* Русанов. М., 2005; *Кушаков П.Г.* Два года во льдах на пути к Северному полюсу с экспедицией Г.Я. Седова. Пг., 1920; *Пинегин Н.В.* В ледяных просторах. Экспедиция Г.Я. Седова к Северному полюсу (1912–1914). М., 2009; *Селезнёв С.А.* Первая русская экспедиция к Северному полюсу. Архангельск, 1964; *Шпаро Д.И., Шумилов А.В.* Три загадки Арктики. М., 1982.

Главное гидрографическое управление организовало несколько поисковых отрядов. Западной спасательной экспедицией (на барке «Эклипс», пароходе «Печора» и паровых шхунах «Герта» и «Андромеда») руководил капитан 1 ранга И.И. Ислямов. «Эклипс» под командованием норвежского полярного капитана О. Свердрупа должен был пройти Северо-Восточным проходом на восток, а остальные суда – обследовать район архипелагов Новая Земля и Земля Франца-Иосифа. Здесь впервые в мировой истории использовалась полярная авиация. Во Франции по специальному заказу было построено два гидросамолёта «Фарман». Лётчик Я.И. Нагурский исследовал с воздуха льды и побережье Новой Земли на протяжении около 1060 километров.

Восточной спасательной экспедицией (на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» в рамках работы ГЭ СЛО) руководил капитан 2 ранга Б.А. Вилькицкий. В течение 1914–1915 гг. суда преодолели весь Северо-Восточный проход, впервые сделав это в направлении с востока на запад. В сентябре 1915 г. все поиски, так и не увенчавшись успехом, были прекращены. Несмотря на то, что отыскать людей не удалось, спасательные экспедиции впервые были широкомасштабными и позволили открыть новые земли и значительно увеличить знания о Северо-Восточном проходе. На «Таймыре» в эти годы впервые в полярной зоне Сибири были проведены значительные аэрологические наблюдения, систематически велись океанографические работы. Первая мировая война помешала дальнейшей работе ГЭ СЛО. Началось обобщение полученных богатых научных сведений. Впоследствии, в 1918–1930-е гг., были опубликованы результаты работы экспедиции[215].

Мировая война, революции и гражданская война в России прервали начатые планомерные мероприятия по освоению Севера и Арктики. Между тем стратегическое значение Северо-Восточного прохода, как в экономическом отношении, так и с точки зрения обороноспособности страны, не было утрачено – напротив, даже усилилось. Поэтому закономерно, что новое правительство молодой страны Советов при первой возможности обратило свои взоры на просторы морей Северного Ледовитого океана. В изданиях тех лет писали, что «тяга советского исследования к северу началась с первых же шагов советской власти», что сразу же «было начато постоянное и планомерное изучение» Арктики[216]. Уже в феврале 1918 г. гидрограф К.К. Неупокоев представил в демоби-

---

[215] Альбом ледовых образований. Л., 1931; Краткие сведения по метеорологии и океанографии Карского и Сибирского морей. Пг., 1918; *Неупокоев К.К.* Материалы по лоции Сибирского моря. Л., 1922; *Евгенов Н.И.* Лоция Карского моря и Новой Земли. Л., 1930 и др.

[216] Советская Арктика. Обзор научно-исследовательской работы Всесоюзного Арктического института в Советском секторе Арктики. Л., 1934. С. 19–20.

лизационный отдел флотилии Северного Ледовитого океана предложение о восстановлении гидрографических работ и создании научно-промыслово-гидрографической экспедиции по Северо-Восточному проходу из Архангельска в устье р. Лена. В июне 1918 г. СНК принял постановление о финансировании снаряжения этой экспедиции. В январе следующего 1919 года при Научно-техническом отделе ВСНХ была организована Комиссия по изучению Севера. Она в 1920 г. была преобразована в Северную научно-промысловую экспедицию, а затем в 1925 г. в Институт по изучению Севера[217]. Обе организации последовательно возглавлял Р.Л. Самойлович. В этот период велись гидрографические работы в Карском море, основана самая северная метеостанция в проливе Маточкин Шар на Новой Земле (1923 г.), впервые были применены самолёты для ледовой разведки (1924 г.), начались торгово-транспортные операции на арктических трассах. В 1921 г. прошла 1-я Карская товарообменная экспедиция. Подобные экспедиции проводились ежегодно до 1932 г. Всё же до событий 1928 г., связанных с ледоколом «Красин», первые советские исследования и попытки освоения арктического бассейна были незначительными по сравнению с мероприятиями предыдущих десятилетий. Если говорить об иностранных широкомасштабных экспедициях того же периода, то следует отметить экспедицию под руководством Р. Амундсена на судне «Мод» (1918–1921 гг.). Её основной целью являлось осуществление плана Ф. Нансена: дрейф через Полярный бассейн и достижение Северного полюса. Два года затратили путешественники на преодоление Северо-Восточного прохода, но их цель достигнута не была. Экспедиции удалось собрать ценные сведения по океанографии, аэрологии и метеорологии, геофизике и этнографии[218].

Важнейшую роль в изучении и освоении Арктики сыграл легендарный ледокол «Красин» («Святогор»), речь о котором пойдет ниже.

Рождение ледокола «Святогор»

В годы Первой мировой войны значительно повысилась военно-стратегическая роль Архангельска как порта, имеющего выход к Мировому океану. Сложность заключалась в том, что почти полгода Белое море было сковано льдами, поэтому для продления навигации требовались мощные ледоколы.

---

[217] *Белов М.И.* История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1959. Т. 3. С. 118–121.

[218] Об экспедиции см. подробнее: *Амундсен Р.* На корабле «Мод». Экспедиция вдоль северного побережья Азии. М.-Л., 1929; *Буланн-Ларсе Т.* Амундсен. М., 2005. С. 233–278.

В декабре 1915 г. Совет Министров России утвердил программу «…по заказу и приобретению ледокольных и иных плавучих средств для подготовки Белого моря к кампании 1916–1917 гг.»[219].

В том же месяце уполномоченный Морского министерства в Англии генерал-лейтенант Ф.Я. Поречкин провёл переговоры с фирмой «В.Г. Армстронг, Митчел и К°» (Ньюкасл, Великобритания) о принципиальной возможности строительства судна типа «Ермак»[220]. Компания предложила три варианта судна мощностью от 7,5 до 10 тыс. л.с., стоимостью от 3,12 до 3,55 млн руб. Руководство Морского министерства приняло решение о заказе ледокола с тремя кормовыми винтами и мощностью 10 тыс. л.с.[221]

Поскольку предполагалось ввести новый ледокол в эксплуатацию к зимней навигации 1916 г. работы по его постройке на верфях фирмы «Армстронг» (судно № 904) начали до подписания официального контракта и вели быстрыми темпами. Первый лист киля был заложен 3 февраля 1916 г. В июне 1916 г. работы по клёпке корпуса были выполнены на 70%. 16 августа 1916 г. судно было благополучно спущено в р. Тайну, и через два дня ледокол под конвоем восьми эсминцев отбуксировали в Мидлсбро, где началась погрузка десяти цилиндрических огнетрубных котлов и трёх вертикальных паровых машин, изготовленных на заводе «Ричардсон, Вестгарт и К^0».

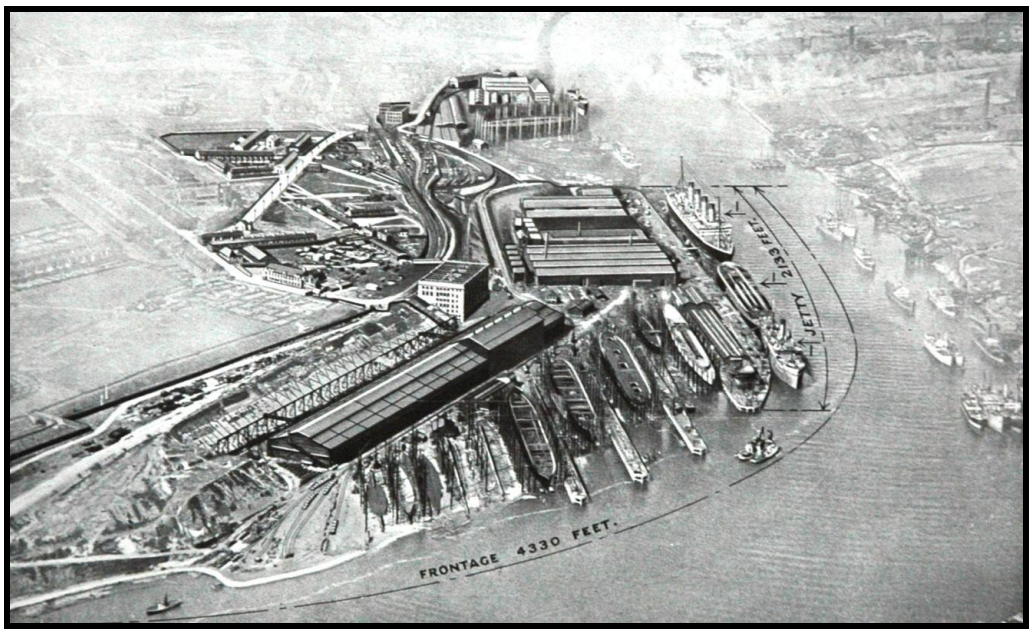


Рис. 1. Верфь фирмы «Армстронг», на которой был построен «Святогор», 1920-е гг.

[219] *Андриенко В.Г.* История ледокола «Святогор» («Красин»). (К 70-летию вступления в строй) // Судостроение. 1987. № 3. С. 54–57.
[220] Название фирмы на английском: «Sir W.G. Armstrong, Whitworth & Co., Ltd.»
[221] *Андриенко В.Г.* Ледокольный флот России, 1860-е – 1918 гг. М., 2009. С. 431.

Наблюдал за постройкой ледокола поручик Корпуса корабельных инженеров К.Ф. Дриженко, курировал – старший наблюдающий за строительством судов в Англии полковник, а затем генерал-майор А.П. Шершов.

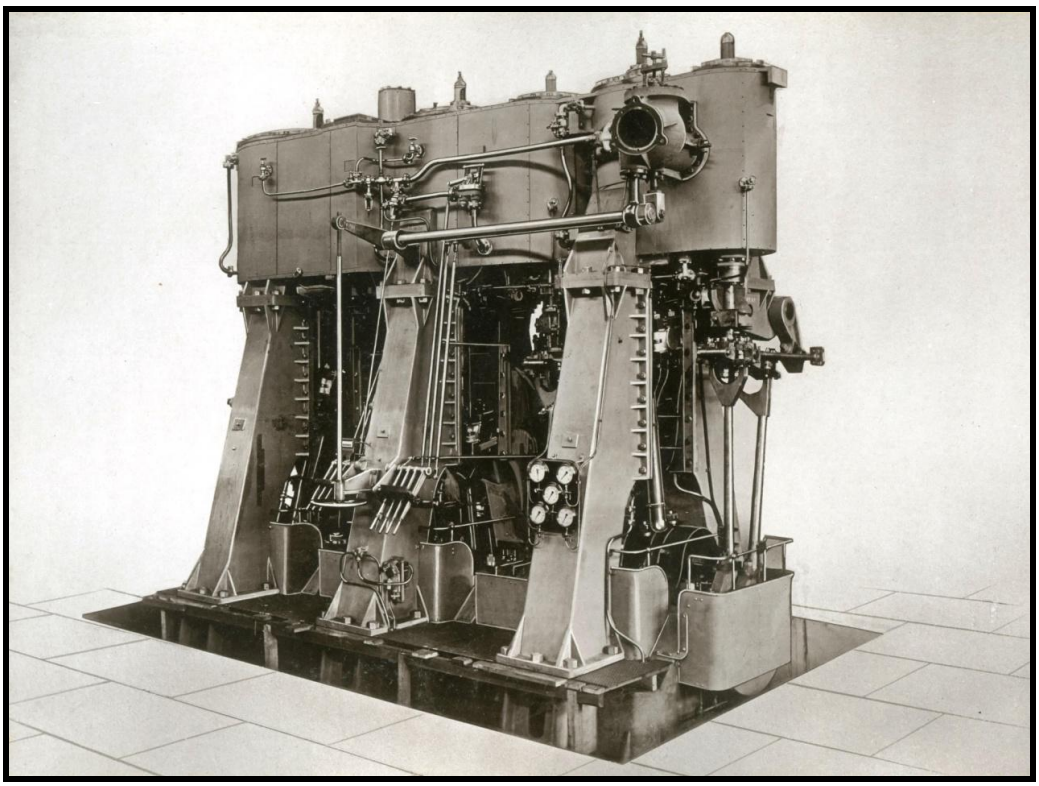


Рис. 2. Паровая машина ледокола «Святогор», 1916 г.

В период строительства «Святогора» на том же заводе по заказу русского правительства строился другой ледокол – «Александр Невский». Курировал его строительство инженер Е.И. Замятин, в будущем известный русский писатель. Возможно, что Е.И. Замятин принимал участие и в строительстве ледокола «Святогор».

Секретным приказом по флоту и морскому ведомству от 14 сентября 1916 г. № 207 за подписью Морского министра генерал-адьютанта И.К. Григоровича «Государь Император в 11-й день сентября сего года Высочайше повелеть соизволил строящийся в Англии на заводе Армстронг ледокол в 8000 тонн водоизмещения зачислить в списки судов флота, в класс морских ледоколов и присвоить ему имя "Святогор"»[222]. В сентябре из Архангельска в Лондон на пароходах «Царь» и «Тамбов» был направлен экипаж ледокола во главе со старшим лейтенантом К.К. Неупокоевым (прибыли 19.10.1916). 1 октября 1916 г.

[222] 11 июня 1916 г. морской министр И.К. Григорович представил Николаю II доклад о названиях ледоколов, строящихся в Англии и Канаде (типа «Ермак» и «Канада» соответственно): «…предложено присвоить имена наших былинных богатырей… «Святогоръ» и «Микула Селяниновичъ», с чем император согласился. (РГА ВМФ. Ф. 40. Оп. 1. Д. 571. Л. 180).

«Святогор» был официально включён в состав флотилии Северного Ледовитого океана.

Достройка судна стала затягиваться. В своём отчёте К.Ф. Дриженко отмечал, что увод судна в Мидлсбро может удлинить сроки сдачи ледокола[223]. В Ньюкасл судно вернулось в конце октября, и только 10 декабря прошли первые испытания на швартовах. 21 декабря состоялся первый выход в море на предварительные испытания, которые были признаны неудачными из-за обнаружившейся неисправности в машине. Второй выход в море 16 января 1917 г. также оказался неудачным – судно набирало много воды под машинной платформой. В середине февраля К.Ф. Дриженко отмечал в отчёте, что «работы по кораблестроительной части идут не достаточно энергично», а 23 февраля прошёл «последний допустимый», по мнению командира, «срок выхода ледокола на работы в Белое море, после которого его приход делается бесполезным»[224]. Полное окончание всех работ на ледоколе состоялось лишь 15 марта 1917 г. Таким образом, участие ледокола в навигации 1917 г. фактически было сорвано.

1 января 1917 г. приказом № 3 командующего Флотилией Северного Ледовитого океана первым командиром ледокола «Святогор» назначен старший лейтенант К.К. Неупокоев[225]. Приказом от 4 апреля ледокол «Святогор» в оперативном отношении подчинялся ВрИО командующего Флотилией Северного Ледовитого океана[226].

Имеются сведения об активной и эффективной большевистской агитации на ледоколе «Святогор» в период его строительства секретарём большевистской организации в Ньюкасле Генрихом Матвеевичем Фишером[227].

31 марта ледокол впервые поднял флаг[228] и под командованием К.К. Неупокоева предпринял неудачную попытку отправиться в Архангельск – произошло столкновение ледокола с конвоиром. В своём рапорте командир «Святогора» объяснил инцидент плохой устойчивостью ледокола, который уклонял-

---

[223] Хронографическая таблица документально восстановленного хода событий по постройке, наблюдению, испытаниям и приему в казну ледокола «Святогор» (далее – Хронографическая таблица): Научный архив ледокола «Красин» (далее – НА ЛК). № 376.

[224] Хронографическая таблица. Л. 15.

[225] Государственный архив Архангельской области (далее – ГААО). Ф. 1731. Оп. 1. Д. 39. Л. 8.

[226] Там же. Л. 152.

[227] Генрих Матвеевич Фишер (1871–1935) – деятель революционного движения в России. Отец легендарного советского разведчика Рудольфа Абеля.

[228] 11 июня 1916 г. в телеграмме Поречкину в Лондон указывалось, что ледоколы «Святогор» и «Микула Селянинович» «…плавать будут под портовым флагом» (РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 571. Л. 118). Портовый флаг – синий, имеющий в крыже на белом поле синий Андреевский крест (информация предоставлена В.Г. Андриенко).

ся от курса на 40° в обе стороны и предлагал увеличить площадь руля и разгрузить судно.

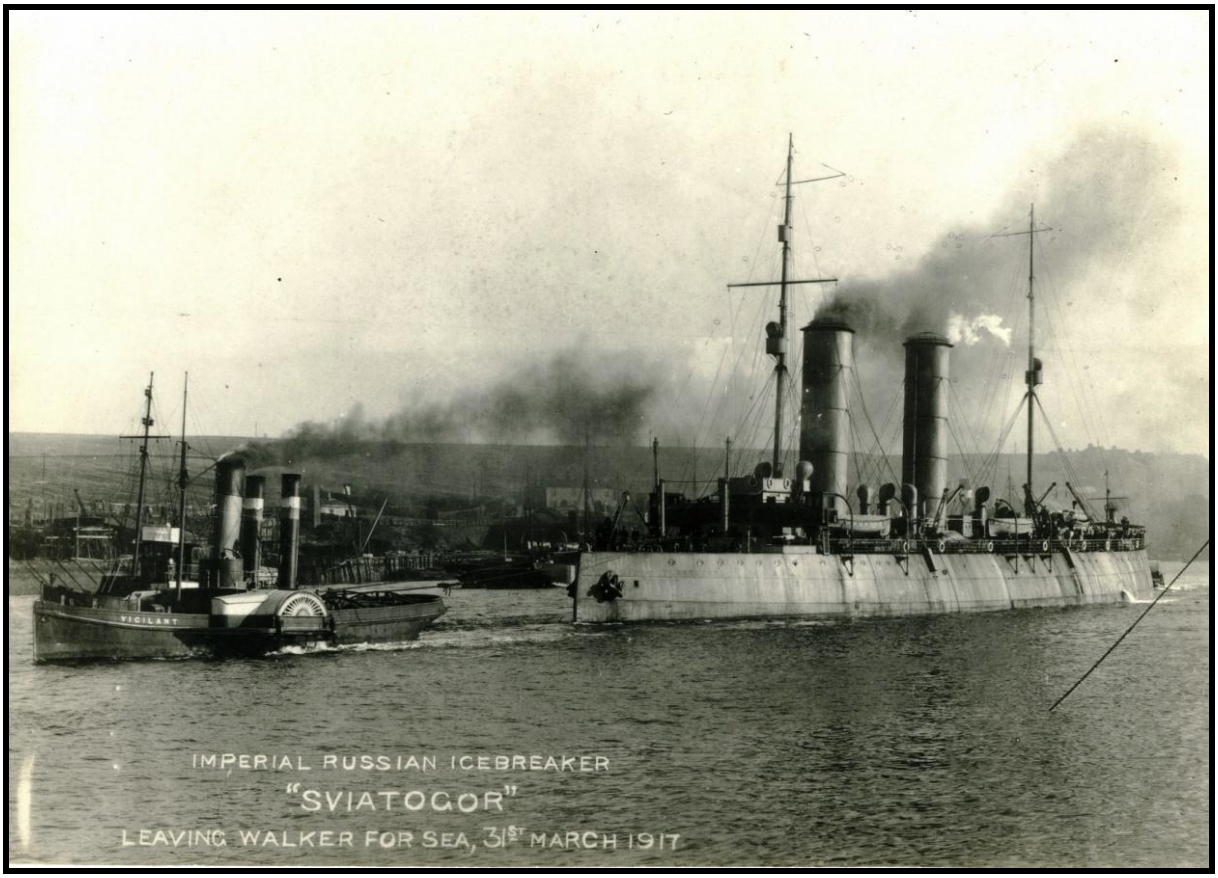


Рис. 3. Ледокол «Святогор». Ньюкасл, март 1917 г.

Специальная комиссия в составе военных инженеров А.П. Шершова, В.И. Дмитриева и В.М. Бакина доказывала, что маневренные качества нового ледокола такие же, как и у «Ермака», успешно работавшего уже 17 лет. В результате рассмотрения рапорта командира «Святогора» комиссией (протокол № 630) было выдано заключение: «Ледокол неустойчивый на курсе, поворотливость чрезмерная, увеличение руля рыскливость не исправит, необходим навык рулевых, через зону минных заграждений следует провести ледокол на буксире». Русское руководство приняло организационные меры: в середине апреля в Лондон прибыл контр-адмирал А.К. Цвингман, ранее командовавший «Ермаком», с предписанием привести «Святогор» в Архангельск. Ознакомившись с судном, он не нашёл необходимости в увеличении площади руля, а произвёл лишь некоторые изменения в расположении приборов управления. 16 мая 1917 г. состоялся четвёртый выход в море и отправка в порт назначения под командой А.К. Цвингмана. 26 мая «Святогор» благополучно прибыл в Архангельск.

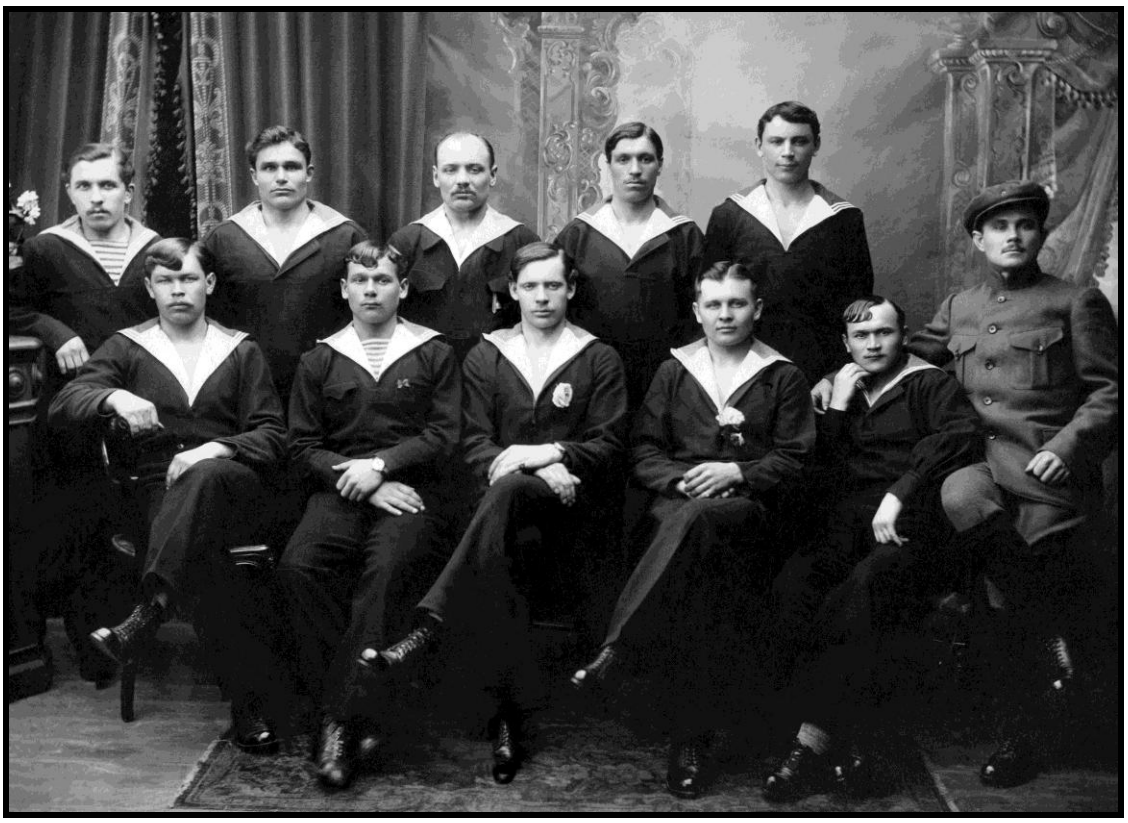


Рис. 4. Члены экипажа ледокола «Святогор», 1917 г.

Конструктивные особенности «Святогора»

По своим обводам и принципиальным решениям «Святогор» повторял свой прототип – ледокол Ермак», построенный в 1899 г. на том же заводе. Тем не менее, «Святогор» имел ряд отличий от «Ермака». Прежде всего, он был мощнее на 2,5 тыс. л.с. В то же время «Святогор» имел более узкий ледовый пояс (на 1,5 м) и меньший подъём срезанной части форштевня над ватерлинией, что впоследствии приводило к потере ледокольной способности при максимальной осадке. «Святогор» имел незначительно большие размерения, водоизмещение и осадку, чем «Ермак»; отсутствовал вырез в корме для буксировки во льдах вплотную («на усах»). Ледокол отличался более динамичным силуэтом благодаря наклону дымовых труб и их незначительным смещением в корму. Кроме того, «Святогор» в отличие от «Ермака» имел две мачты[229].

По проекту «Святогор» должен был быть вооружён четырьмя 100-мм орудиями с соответствующим оборудованием для хранения боезапаса, однако,

[229] Имеются две версии относительно того, почему на «Ермаке» одна мачта, а на «Святогоре» две – по одной (А.В. Букшев) две мачты «Святогора» нужны были для установки радиоантенны, чего ещё не было на «Ермаке». По другой версии (из личного рассказа капитана ледокола «Ермак» П. Мирошниченко с авт. статьи) «Ермак» был построен до появления правил мореходства, по которым суда данных размерений должны были нести два топовых огня на двух мачтах. Поскольку «Ермак» был построен ранее появления данных правил, для него делалось специальное исключение из правил.

из-за отсутствия таковых, получили на переход в Россию трёхдюймовые (76-мм) пушки[230].

Таблица 1.

Сравнение технических характеристик ледоколов «Ермак» и «Святогор»[231]

Характеристики	Ледокол «Ермак» (после перестройки в 1899 г.)	Ледокол «Святогор»
Длина, м		
наиб.	97,53	98,5
по ГВЛ	95,50	96,9
Ширина		
наиб.	21,64	21,6
по ГВЛ	21,5	21,5
Высота борта, м	12,95	12,9
Водоизмещение (норм./макс.)	7875/10000	8730/10620
Осадка норм./макс.	7,3/8,55	7,9/9,1
Грузоподъёмность (норм./предельная), т	1700/4000	
Мощность, л.с. (норм./макс.)	3х2500	3х3350
Число цилиндрических огнетрубных котлов	10 (1926 г.)	10
Скорость, уз.	14	15
Запас угля (норм./предельн.), т	1700/…	1800/…
Расход угля на полном ходу в час, т	4,5	6,4–8,5
Ширина ледового пояса (выше + ниже ГВЛ), м	5,5 (1,22 + 4,28)	4,0 (09 + 3,1)
Число гребных винтов	3	3
Диаметр гребных винтов, м	4,5	4,6

Архангельск 1918–1919 гг.

После Февральской революции командиров в вооружённых силах стали избирать. Первым выборным командиром «Святогора» был Николай Александрович Дрейер. Председателем судового комитета являлся кочегарный старшина большевик Александр Абрамович Терёхин.

Секретным приказом Главноначальствующего г. Архангельска и Беломорским водным районом за № 249 от 17 октября 1917 года ледокол «Свято-

[230] РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 774. Л. 182.
[231] По данным: *Андриенко В.Г.* Ледокольный флот России. С. 190, 196, 440.

гор» в числе других девятнадцати судов был зачислен в состав Ледокольной Флотилии[232].

Многочисленные циркуляры командующего Флотилией Северного Ледовитого океана за сентябрь – ноябрь 1917 г. отражают процесс набора команды ледокола «Святогор» из состава Архангельского флотского полуэкипажа для обеспечения зимней навигации[233].

После Октябрьской революции 1917 г. и начала мирных переговоров зимняя навигация на Белом море не состоялась. Данных о действиях ледокола в этот период крайне мало. 5(18) февраля 1918 г. для определения общего состояния ледокола «Святогор» ввиду окончания гарантийного срока завода «Армстронг, Витворт и Ко» была назначена специальная комиссия[234].

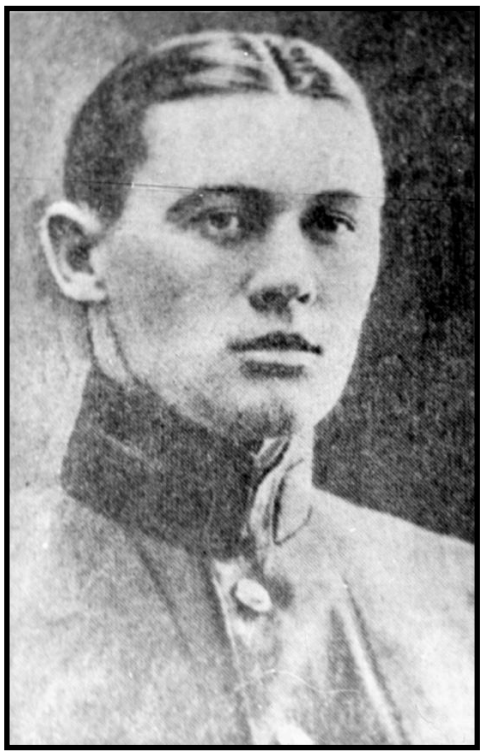


Рис. 5. Капитан «Святогора» Н.А. Дрейер

В июне 1918 г. состоялась первая спасательная операция ледокола «Святогор» – спасение команды норвежского судна «Agil» у Городецкого маяка в горле Белого моря[235].

В начале августа 1918 г. с помощью эскадры из 17 военных кораблей произошла высадка 9-тысячного отряда Антанты в Архангельске, где к тому моменту советская власть уже была свергнута в ходе переворота, организованного капитаном 2 ранга Чаплиным.

В ночь на 1 августа 1918 г. Дрейер получил распоряжение адмирала Николая Викорста, командующего Флотилией Северного Ледовитого океана о затоплении «Святогора» на самом узком месте фарватера, дабы преградить путь судам союзников. По воспоминаниям кочегарного старшины «Микулы Селяниновича» Лемешко, «…подойдя к ”Святогору”, мы увидели, что таковой потоплен, и команды на нём нет никого;

---

[232] ГААО. Ф. 1731. Оп. 1. Д. 31. Л. 272. Помимо «Святогора» в состав Ледокольной Флотилии были включены: «Микула Селянинович», «Св. Александр Невский», «Князь Пожарский», «Козьма Минин», «Канада», «Илья Муромец», «Иван Сусанин», «Соловей Будимирович», «Семен Дежнев», «Георгий Седов», «Александр Сибиряков», «Владимир Русанов», «Номер Пятый», «Номер Шестой», «Номер Седьмой», «Номер Восьмой», «Номер Девятый», «Горн».

[233] Там же. Д. 35.

[234] Там же. Д. 40. Л. 24.

[235] РГА ВМФ. Ф. 378. Оп. 1. Д. 67. Л. 11–13.

затоплен он был очень плохо: носовая часть была погружена, а кормовая была почти наружу».

Через несколько дней ледокол без особых проблем был поднят. Заведовал подъёмом ледокола И.Э. Рекстин[236] (в будущем капитан л/п «Соловей Будимирович», которого в 1920 г. спас «Святогор» – см. ниже).

Командир Н. Дрейер и шесть матросов «Святогора» (А. Терёхин, А. Бабурин, И. Григорьев, П. Даниленко, В. Ларионов, А. Мальцев) были арестованы. Приговором военно-окружного суда от 18 мая 1919 г. Н. Дрейер (уже под конец периода интервенции) приговорён к смертной казни. На означенный приговор защитником Дрейера была принесена кассационная жалоба, и дело было 25 мая 1919 г. рассмотрено Кассационным Присутствием Северной области, которое определило приговор оставить в силе, а кассационную жалобу без последствий. Приговор был приведён в исполнение 25 мая 1919 г.[237] Расстреляны были и арестованные матросы.

Приказом командующего Флотилией Северного Ледовитого океана от 1 октября 1918 г. № 227 командиром морского ледокола «Святогор» с 2 августа «допускается З. Прапорщик по морской части Александр Рубинштейн»[238].

5 октября 1918 г. «Святогор» был передан английскому командованию в Архангельске. В Великобритании в Национальном архиве сохранились восемь судовых журналов HMS «Sviatogor», которые велись на английском языке по форме Флота Её Величества и которые дают представление о движениях судна за период 1919–1920 гг.

Рис. 6. Оттиск судовой печати «Святогора» в период его службы в составе английского флота, 1919 г.

10 мая 1919 г. «Святогор» участвовал в проводке трёх английских судов из Мурманска в Архангельск, сопровождая транспорт «Циклоп», крейсер «Фокс» и транспорт «Бахус». В 183 км от Архангельска конвой встретил мощные льды, и на помощь «Святогору» вышли ледоколы «Князь

[236] ГААО. Ф. 48. Оп. 6. Д. 195. Л. 15–18.
[237] Приказ о расстреле Н. Дрейера, 18 мая 1919 г.: НА ЛК. № 329.
[238] РГА ВМФ Ф. р-775. Оп. 1. Д. 581. Л. 90. При командире Н. Дрейере Александр Евграфович Рубинштейн являлся первым помощником. Интересно, что в Соломбале сохранился дом А. Рубинштейна. (З. Прапорщик – прапорщик запаса).

Пожарский» и «Козьма Минин»[239]. После завершения проводки «Святогор» снова отправился в Мурманск.

Союзники достаточно активно использовали ледокол. Вскоре он был уведён в Великобританию, где привлекался к работам по тралению противолодочных заграждений в Скапа-Флоу, базируясь на порт Росайт недалеко от Эдинбурга в Шотландии. Имеются сведения об использовании ледокола союзниками и в Финском заливе[240]. Британское правительство рассматривало возможность передачи ледокола Латвии для обслуживания порта Рига[241].

Спасение «Соловья Будимировича»

22 января генерал-губернатор Северной области и главнокомандующий Северным фронтом Е.К. Миллер направил ледокольный пароход «Соловей Будимирович» в устье р. Индига, где ненцами было заготовлено некоторое количество оленьего мяса. Уже находясь в Баренцевом море «Соловей Будимирович» получил приказ идти в Мурманск. По-видимому, пункт назначения был известен и ранее, так как на борту парохода находилось 32 пассажира, среди которых были белогвардейские офицеры, иностранные граждане; даже капитан взял с собой находившуюся в положении жену.

На подходе к Индиге 29–30 января судно оказалось в ледовых тисках, через некоторое время попало в зону сильного дрейфа и довольно быстро (порядка 20 дней) было вынесено в центр Карского моря. Капитан И. Рекстин по радиосвязи несколько раз обращался в Архангельск с просьбой прислать на выручку ледокол с запасом угля. В ответ он получал лишь обещания, помощь так и не пришла. Более того, уже отправленный 19 февраля ледокол «Канада» в срочном порядке был возвращён в Архангельск, где в эти дни произошла смена власти. 18 февраля фронт пал; белогвардейские войска на главных направлениях оставили позиции, генерал Миллер и около 1000 человек на ледоколе «Козьма Минин» бежали в Норвегию.

Тем временем, ситуация на «Соловье Будимировиче» складывалась критическая – практически без угля, с незначительным запасом продовольствия и без надежды самостоятельно выбраться на чистую воду, пароход дрейфовал на север Карского моря по маршруту пропавшей в 1912 г. экспедиции Г.Л. Брусилова на «Святой Анне».

Как только в Архангельске утвердилось большевистское правительство, начались работы по спасению судна. Инициатором их был начальник охраны

---

[239] ГААО. Ф. 48. Оп. 10. Д. 42. Л. 218об., 219.
[240] *Кокк Д.* Святогор. СПб., 2012. С. 15.
[241] Национальный архив Великобритании (далее NA) CAB/23/18.

водного района Архангельского порта капитан М.В. Николаев. Ему принадлежала идея запросить у Великобритании мощный ледокол – «Александр Невский» или «Святогор». Собственных сил явно не хватало – в распоряжении находился только повреждённый ледокол «Канада» без запасов угля, остальные ледоколы были за рубежом.

Первоначально переговоры с Британией успеха не имели – в России в разгаре была Гражданская война, и помогать «красному» правительству Англия не торопилась. Тогда решили обратиться к Норвегии с просьбой выступить посредником в проведении переговоров. В конце марта из России был отправлен целый ряд писем в норвежский парламент, Ф. Нансену и Я. Йохансену за подписью наркоминдела Г.В. Чичерина, выдающихся ученых и общественных деятелей М. Горького, А. Карпинского, А.А. Жилинского, Р.Л. Самойловича и др.

4 апреля в Россию пришёл ответ от министра иностранных дел Норвегии: «Нансен и Свердруп полагают, что виды на то, чтобы судно могло пробиться через лёд в Карском море <…> почти исключены. Единственно в настоящее время существуют суда, которые могут быть использованы с этой целью, и только те, которыми Россия владеет сама. Нансен и Свердрупп полагают, что один из русских ледоколов, вероятно, легко достигнет Новой Земли, но будет трудно пройти льдом в Карское море. Нансен полагает, что единственный выход для спасения должен быть, только если люди, находящиеся на "Соловье Будимировиче" оставят судно и пойдут по льду к Новой Земле, чтобы попытаться достигнуть спасательного судна, о чём должно быть условлено между обоими судами по радио. Министр иностранных дел Норвегии».

Для многих в России это был обескураживающий ответ, так как переход через дрейфующие льды для 85 человек, среди которых были женщины и дети, обернулся бы неминуемой трагедией.

Интересно, что практически одновременно с таким ответом, Нансен отправил письмо в Великобританию (конец марта), в котором требовал срочно предоставить ледокол Норвегии: «Максим Горький и президент Российской Академии наук и другие выдающиеся русские телеграфировали и умоляли во имя человечности немедленно помочь спасению жизней 85 мужчин, женщин и детей, которые погибают в Карском море, уносимые к северу с судном во льдах без угля и достаточного количества продуктов <…> Здесь нет судна или чего-либо для этой цели. Единственная возможность, которую я вижу, – это чтобы английское правительство дало и послало очень мощный русский ледокол “Минин”, который захвачен бежавшими из Архангельска и сейчас находится в Англии. Дайте это судно, полный бункер угля, сколько он может взять, и по-

шлите с ним другое судно-угольщик, обеспечьте <...> английской командой на борту, кое-что он может также получить здесь, если не будет лучшего лоцмана, тогда я попрошу капитана Отто Свердрупа, который знает район и ледовые условия. У норвежского правительства есть продукты для 85 человек на год, ожидающие в готовности в Вардё. Вышлите судно немедленно в Северную Норвегию затем в Карский пролив. Пока еще есть возможность спасти людей, нельзя терять ни одного дня. Русское советское правительство обещало оплатить все расходы и достаточное вознаграждение спасателям. Если желательный... [неразб.] “Минин” получит... [неразб.]. Этот пароход намного лучше других, но если это невозможно, то говорят, что в Англии есть другой ледокол, называющийся “Святогор”…»[242].

Каковы были мотивы таких двух разных ответов – ещё предстоит выяснить. Возможно, Ф. Нансен не верил, что Великобритания предоставит судно и не хотел обнадеживать русских; с другой стороны, он мог не доверять в полной мере Советскому правительству – шла Гражданская война. С третьей стороны, вероятно, Ф. Нансен хотел оставить в своих руках управление подготовкой экспедиции. Так или нет, вне сомнения, что именно вмешательство Ф. Нансена подтолкнуло Великобританию к участию в спасательной экспедиции. По данным отчётов Британского Адмиралтейства, уже в начале апреля англичане склонялись к принятию решении о посылке «Святогора», но выставили политические требования – прояснения ситуации с арестованными и находящимися под трибуналом офицерами из числа соратников генерала Миллера[243]. Окончательное решение о посылке экспедиции было принято в середине апреля.

24 апреля в сопровождении угольщика «Уленхорст» ледокол «Святогор» покинул Англию под командой капитана 1 ранга О’Брайена. 1 мая в Бергене состоялась церемония официальной передачи ледокола правительству Норвегии, интересы которого представлял старший помощник капитана Фальк-Муус, прибывший из Кристиании с норвежским экипажем численностью 80 человек. Вместе с ним было доставлено большое количество провианта и оборудования, включая аэроплан, упакованный в два больших ящика. 9 мая на борт «Святогора» прибыли начальник экспедиции капитан Свердруп и Л. Брейтфус, представлявший интересы России. 13 мая «Святогор» отправился в Тромсё.

---

[242] *Болотников Н.Я.* Полузабытая эпопея // Летопись Севера. Т. 5. Л., 1971.
[243] NA CAB/24/103. P. 165.

Первоначально Британское правительство предлагало для участия два ледокола – «Святогор» и «Козьма Минин», но Отто Свердруп посчитал, что одного ледокола будет достаточно[244].

В Тромсё готовое к отправке судно было задержано практически на месяц из-за ряда нерешённых вопросов финансового и политического характера. Во-первых, возник вопрос со страховкой «Святогора» и оплатой спасательной экспедиции. Решение о выделении 2 млн крон было принято 11 мая 1920 г. в соответствии с протоколом Малого Совета Народных Комиссаров за подписью В. Ульянова (Ленина), однако транзакция была совершена не ранее 29 мая. Кроме того, именно в данный период шёл процесс самоопределения Финляндии, которая с вожделением смотрела на провинцию Финмарк и район Печенги. Норвегия направила в адрес Советского правительства телеграмму, что её интересы в данном территориальном вопросе должны быть удовлетворены[245].

Только 7 июня «Святогор» снялся с якоря и направился к Новой Земле. 12 июня ледокол пришёл в Белушью Губу, где в течение двух дней осуществлялись работы по перегрузке угля с «Харде». 14 июня ледокол покинул Новую Землю, на следующий день прошёл Карские ворота и начал бороться со льдами Карского моря.

Одновременно с выходом «Святогора» Советское правительство приняло меры к ремонту ледокола «Канада» (переименован в «III Интернационал») и снаряжению его в экспедицию вслед за «Святогором». При этом, О. Свердруп не был официально поставлен в известность о готовящейся со стороны России экспедиции, узнал об этом только в Варде со слов русского телеграфиста, принятого на «Святогор». Д. Кокк писал, что некоторые газеты распространяли слухи о том, что «большевики разработали план захвата «Святогора» и этот слух «…стал темой оживленных дискуссий на борту судна. Кое-кто уже всерьез думал, не оказались ли мы в ловушке».

После прохода через Карские Ворота на «Святогоре» приняли радиограмму с «III Интернационала» («Канады»), в которой сообщалось, что она миновала о-в Колгуев. 18 июня суда встретились, капитан Мукалов вместе с военно-морским комиссаром Михайловым, перешли к на борт «Святогора» для обсуждения ситуации. Д. Кокк вспоминал момент встречи судов с тревогой: «…нам и в голову не пришло, что стоит показывать друг другу зубы здесь, в мирном Карском море. Поэтому были несколько удивлены, увидев, что у

---

[244] NA CAB/24/105. P. 296.

[245] Weekly Appreciation Of Matters Of Naval Interest. No. 76, For The Week Ended, 29th May 1920: NA CAB/24/106. P. 309.

“Канады” на баке стоят две автоматические пушки. Ещё четыре орудия на станках располагались на палубной надстройке за капитанским мостиком. Ещё больше мы удивились, обнаружив, что пушки на носу и одно из кормовых орудий расчехлены и готовы к бою. У каждого из них стоял на посту матрос. Было ли это угрозой, демонстрацией силы, или, может быть, они устроили своего рода парад в честь высокопоставленных особ, собравшихся в каюте капитана? Как бы то ни было, факт остается фактом. К тому же вскоре все смогли вздохнуть с облегчением: орудия исчезли под чехлами, не снимавшимися больше за все время совместного плавания»[246].

После встречи, по словам О. Свердрупа, состоялась самая настоящая гонка двух ледоколов во льдах Арктики. Два судна шли не кильватерным строем, а параллельными курсами. На кону были судьбы белых офицеров, находившихся на «Соловье»: если бы первым пришёл «III Интернационал», офицеров арестовали, если «Святогор», то они бы спаслись под норвежским флагом. Сначала гонку выигрывал «III Интернационал», но впоследствии «Святогор» как существенно более мощный ледокол, опередил его и пришёл 19 июня 1920 г. первым[247]. Последовала тёплая встреча; семь пассажиров переместились на «Святогор». Пятеро из них являлись бывшими офицерами русской армии: генерал-лейтенант Н. Звягинцев, полковники С. Аргамаков и А. Стягов, лейтенант С. Белкин, лейтенант Обезьянинов с женой, француз Альбан Бюссак[248].

19 июня шли работы по загрузке «Соловья Будимировича» углём и продовольствием и 20 июня караван из судов – впереди «Святогор», следом «Соловей Будимирович» и сзади «III Интернационал» – направился в обратный путь. 22 июня на подходе к Карским Воротам «Святогор» наскочил на мель. Пришлось сгрузить 700 т угля, ждать прилива и тянуть его с помощью «III Интернационала». 25 июня ледокол был снят с мели, и 26 июня все три судна встали на якорь в Белушьей Губе. Отсюда «Святогор» и «Харде» направились в Норвегию, а «Соловей Будимирович» и «III Интернационал» – в Архангельск (3 июля 1920 г.).

«Святогор» 5 июля прибыл в Тромсё, 9 июля – в Берген, где после разгрузки судна и расчётов с большей частью команды, ледокол, в соответствии с договором, отправился обратно в Росайт с небольшой норвежской командой.

Спасение «Соловья Будимировича» было первой крупной международной спасательной операцией в Арктике с применением ледоколов, которая

---

[246] *Кокк Д.* Указ. соч. С. 57–58.
[247] An Arctic Rescue. Race With Bolshevik Ship // Ashburton Guardian. 22 September 1920. V. XLI. I. 9322. P. 5; Arctic Rescue // The Straits Times. 11 August 1920. P. 10
[248] *Кокк Д.* Указ. соч. С. 88.

увенчалась успехом. Кроме того, это было первое крупное событие в официальных дружественных отношениях между Советской Россией и норвежским правительством. После окончания экспедиции нарком иностранных дел Г.В. Чичерин послал в адрес МИД Норвегии телеграмму следующего содержания: «От имени Российского правительства прошу Вас принять его наискреннейшую благодарность за энергичное и гуманное, бескорыстное содействие, оказанное Вашим правительством России, содействие, которое не преминет способствовать самым решительным образом возобновлению дружеских отношений между двумя государствами, связанными в течение веков узами ближайшего соседства».

Выкуп и возвращение «Святогора» в Россию

Имеются сведения о том, что в сентябре 1921 г. «Святогор» хотели отправить вместе с ледоколами «Илья Муромец» и «Кузьма Минин» в Крым[249]. Но, благодаря переговорам, в которых большую роль сыграл полпред РСФСР в Великобритании Л.Б. Красин, английское адмиралтейство возвратило ледокол Советской России. За ледокол была уплачена сумма в размере 75000 ф. ст. – именно столько «задолжало» царское правительство компании (полная контрактная стоимость составляла 375000 ф. ст., из них 300000 ф. ст. выплачено Российским правительством фирме «Sir W.G.Armstrong Whitworth & Co., Ltd.» в ходе строительства ледокола).

На Балтику «Святогор» пришёл в декабре 1921 г. под советским флагом, но с английской командой. Когда ледокол встал на Кронштадтском рейде, то было уже ясно, что он настолько велик, что не сможет пройти в Петроградский порт. Судно в Кронштадте держали около недели. После облегчения от угля его решили всё же отправить в Петроград. Портом было дано распоряжение очистить канал от пароходов и не препятствовать движению ледокола[250].

Зимой в ледовую кампанию 1921/22 гг. «Святогору» было предписано выйти в море для обеспечения проводки транспортных судов в районе Ревеля, но, по неопытности англичан в ледокольном деле, ледокол совершенно не мог показать свою работу, и льды, в которых свободно проходил «Ермак» и другие ледоколы, «Святогору» были недоступны. В частности, англичане держали большой дифферент на корму, вследствие чего ледокол потерял все свои ледокольные качества[251]. 27 сентября 1922 г. на судно пришёл советский экипаж[252].

---

[249] РГА ВМФ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 656. Л. 210–211.
[250] Эпоха Ледокола «Красин». Отчет о научно-исследовательской работе. ААНИИ. СПб., 2004. (НА ЛК). С. 77.
[251] Там же. С. 77–78.
[252] РГА ВМФ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 1195. Л. 27–28.

В середине декабря «Святогор» впервые принял активное участие в зимних навигациях на Балтике.

1 января 1923 г. экипаж ледокола направил радиограмму председателю СНК В.И. Ленину: «Команда мирового гиганта ледокола «Святогор», работая во льдах по проводке пароходов, шлёт Вам сердечное поздравление с шестым Красным годом, даёт Вам своё пролетарское слово, что, вопреки нашим врагам, которые старались доказать неосуществимость открытия Петроградского порта для плавания зимой, ледокольная кампания будет проведена без затруднений. Поставленная задача Советской властью нам ясна и понятна. Мы, труженики моря, докажем мировым хищникам, что для рабочих и крестьян России препятствий не существует. Да здравствует республика Серпа и Молота!»[253].

В дальнейшем, в 1923–1926 гг. «Святогор» обеспечивал ледовую проводку транспортных судов на Балтике, участвовал в спасательных операциях. Так, в ледовую кампанию 1925/26 гг. л/к «Святогор» (капитан М.Я. Сорокин) освободил из ледового плена около 30 пароходов, затёртых льдами Финского залива в районе Соммёрс-Гогланд: суда, несмотря на тяжёлый лед, были выведены частью в Ленинград, частью на запад.

После смерти Л.Б. Красина приказом Центрального управления морского транспорта НКПС № 815 от 19 ноября 1927 г. принадлежащий Ленинградскому Торговому порту ледокол «Святогор» переименован в «Красин»[254]. Торжественная церемония переименования корабля проходила несколько ранее – 5 ноября 1927 г. в Ленинградском порту прямо на борту судна[255].

Спасение экспедиции Умберто Нобиле

Героическая эпопея по спасению в 1928 г. экипажа дирижабля «Италия», потерпевшего крушение в Арктике, принесла «Красину» всемирную известность. В операции по спасению участвовали представители шести стран (СССР, Италия, Франция, Швеция, Норвегия и Финляндия): около полутора тысяч моряков, пилотов, исследователей, промысловиков-охотников. Были задействованы 18 судов и 21 самолёт[256].

Скажем несколько слов о самой экспедиции под руководством генерала Умберто Нобиле. Она была организована весной 1928 г. при поддержке итальянского правительства Б. Муссолини. У. Нобиле являлся также и создателем дирижабля «Италия», а двумя годами раньше он совершил успешный полёт на

---

[253] Эпоха Ледокола «Красин». С. 77–78.
[254] Российский государственный архив экономики (далее РГАЭ). Ф. 1884. Оп. 40. Д. 262. Л. 330.
[255] Красная газета. 1927. 5 ноября. С. 1; Ленинградская правда. 1927. 5 ноября. № 254. С. 1.
[256] *Самойлович Р.Л.* Во льдах Арктики. Поход «Красина» летом 1928 г. Л., 1934. С. 10.

Северный полюс в составе американо-итало-норвежской экспедиции во главе с Р. Амундсеном[257]. Экипаж «Италии» насчитывал 16 человек. Дирижабль достиг полюса, однако из-за непогоды снизиться и высадить на лёд исследовательскую группу (как предполагал Нобиле) было невозможно. Торжественно сбросив на полюс большой деревянный крест, освящённый Папой Римским Пием XI, и национальный флаг Италии, воздушный корабль взял курс на базу. Недалеко от северного побережья Шпицбергена, резко теряя высоту, он упал с высоты 300 м на лёд. Гондола разломилась надвое, а оболочка дирижабля вместе с моторными отсеками взмыла в небо. Спасшимся (при крушении выжили 9 участников экспедиции Нобиле, в т.ч. сам командир) удалось найти в отломившейся части кабины дирижабля четырёхместную палатку, продукты и запасную коротковолновую радиостанцию. Они натянули палатку на остов гондолы, а чтобы она была лучше видна на снегу, облили её красной краской (так возникло облетевшее впоследствии весь мир название «Красная палатка»).

Полёты У. Нобиле на дирижабле «Италия» (всего их было три, последний окончился катастрофой) вызвали пристальное внимание Советского правительства. Как только прекратилась связь с дирижаблем, был создан Комитет помощи Нобиле при Осоавиахиме. Основное задание по спасению «Италии» было возложено на самый мощный по тем временам ледокол «Красин». Начальником экспедиции был назначен выдающийся полярный исследователь, основатель Научно-исследовательского института по изучению Севера (впоследствии АНИИ и ААНИИ) профессор Рудольф Лазаревич Самойлович[258]. Заместителем начальника экспедиции стал комиссар П.Ю. Орас, руководителем лётной партии – пилот Б.Г. Чухновский. Для осуществления воздушной разведки на борту ледокола был размещён самолёт «Junkers G-1», получивший неофициальное имя «Красный медведь».

Общий ход спасательной операции 1928 г. неоднократно и подробно освещался как в воспоминаниях и отчётах участников событий, так и в исследовательских работах[259]. Поэтому мы ограничимся обзором основных фактов по-

---

[257] *Nobile U.* Il Destino Di Un Uomo. Pagine autobiografiche. Mursia, 1988.

[258] О Р.Л. Самойловиче см. подробнее: *Каневский З.М.* Директор Арктики. М., 1977; *Корякин В.С.* Рудольф Лазаревич Самойлович. М., 2007.

[259] См. напр.: *Бегоунек Ф.* Трагедия в Ледовитом океане. М., 1962; *Белов М.И.* История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1959. Т. 3. С. 286–299; *Миндлин Э.М.* «Красин» во льдах. М., 1929 и др.; *Нобиле У.* Крылья над полюсом: История покорения Арктики воздушным путем. М., 1984; *Розанов А.М.* Красные звёзды во льдах. М.-Л., 1929; *Самойлович Р.Л.* Во льдах Арктики. Поход «Красина» летом 1928 года. Изд. 2-е. Л., 1930; *Его же.* На спасение экспедиции Нобиле. Л., 1967; *Его же.* Первый поход «Красина». М., 1928; Советская Арктика. Л., 1934, С. 25–32; *Шпанов Н.Н.* Полярный поход «Красина». М., 1929 и др.

хода «Красина» и остановимся подробнее на научных и международных результатах экспедиции.

Ледокол «Красин», стоявший с погашенными котлами в Ленинградском порту в ожидании постановки на длительную консервацию, был подготовлен к походу в рекордный срок – 4 дня и 8 часов. Команда была набрана по конкурсу с других судов. Капитаном был назначен К.П. Эгги[260], старшим помощником – П.А. Пономарёв[261].

Почти одновременно с выходом «Красина» на помощь итальянским аэронавтам направился из Архангельска ледокольный пароход «Малыгин». Начальником экспедиции на «Малыгине» стал В.Ю. Визе. Как и «Красин», «Малыгин» имел на борту самолёт и лётную партию во главе с М.С. Бабушкиным[262].

Покинув Ленинград, ледокол «Красин» 21 июня прибыл в норвежский порт Берген, пополнил там запасы угля и продовольствия, а затем направился к месту катастрофы, огибая Шпицберген с запада. К этому времени местоположение лагеря аэронавтов уже было точно известно. 25 июня шведский лётчик Эйнар Лундборг сумел приземлиться в ледовом лагере и вывезти генерала Нобиле. Однако из-за состояния льдов воздушная эвакуация представлялась затруднительной, и сам Лундборг во время второго полёта в лагерь итальянцев потерпел аварию и вынужден был провести две недели на льду. Всем стало ясно, что главная роль в спасении аэронавтов должна была принадлежать именно ледоколу.

Пробиваясь с остановками через тяжёлые льды, «Красин» 10 июля достиг района катастрофы. Воздушная разведка, предпринятая Б.Г. Чухновским, позволила обнаружить так называемую «группу Мальмгрена», вышедшую пешком из ледового лагеря к берегам Шпицбергена. Сам Финн Мальмгрен, опытный шведский полярник и геофизик, к этому времени погиб, причём точные обстоятельства его смерти остаются невыясненными до сих пор. 12 июля утром «Красин» принял на борт уцелевших членов «группы Мальмгрена» – итальянских офицеров Филиппо Цаппи и Адальберто Мариано, а вечером того же дня подошёл к ледовому лагерю и спас остальных аэронавтов.

---

[260] Карл Павлович Эгги (1893–?) – советский полярный капитан, в разное время командовал ледоколами «Ф. Литке», «Ленин», ледокольными пароходами «Георгий Седов» и «Александр Сибиряков». За успешное проведение спасательной операции 1928 г. награждён орденом Трудового Красного Знамени.

[261] Павел Акимович Пономарёв (1896–1970) – советский полярный капитан. В 1928 г. был старшим помощником капитана, а в 1932 и 1934 г. – капитаном ледокола «Красин». В 1957 г. стал первым капитаном атомохода «Ленин».

[262] Советская Арктика. Л., 1934. С. 28–29.

Рис. 7. Ледокол «Красин в доке перед выходом в экспедицию
на поиски У. Нобиле, июнь 1928 г.

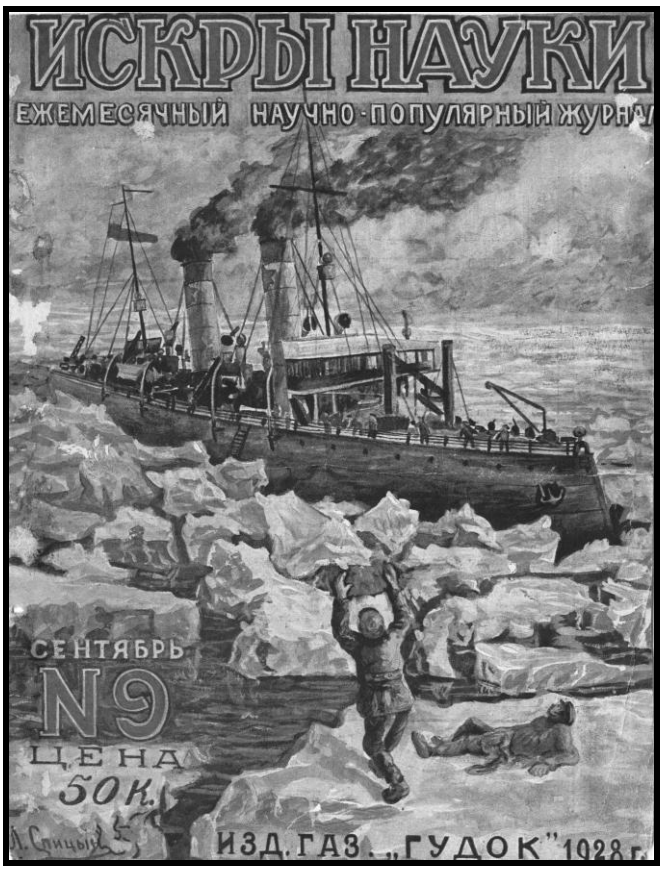


Рис. 8. Обложка журнала «Искры науки», 1928 г.

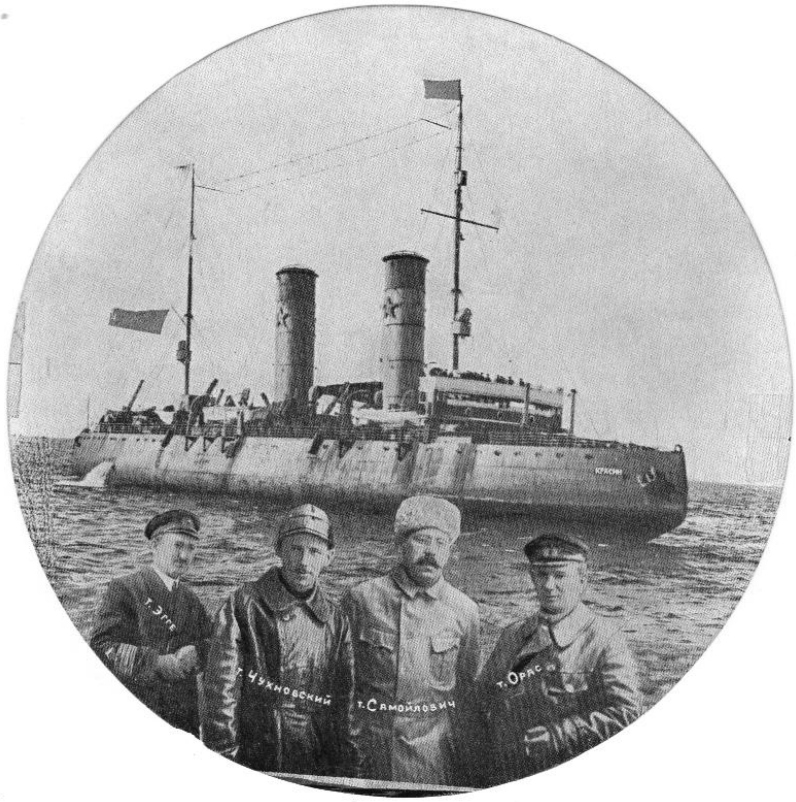


Рис. 9. Сувенирное издание 1928 г.: руководители спасательной экспедиции на ледоколе «Красин», слева направо: Б.Г. Чухновский, Р.Л. Самойлович, П.Ю. Орас

На обратном пути «Красин» предотвратил одну из крупнейших морских катастроф, придя на помощь терпящему бедствие немецкому лайнеру «Монте-Сервантес», на борту которого находилось около 1500 пассажиров и 318 человек команды. Не имея специальных материалов, красинцы в ледяной воде наложили пластыри и заделали две пробоины, полученные лайнером при столкновении с айсбергом.

В середине августа «Красин» прошёл ремонт в норвежском Ставангере, а затем вновь вышел в район Шпицбергена на поиски пропавшего самолёта Руала Амундсена и «группы Алессандрини» (так называли аэронавтов, унесённых в неизвестном направлении оболочкой «Италии»). Ни Амундсена, ни итальянцев обнаружить не удалось, но именно в это время был проведён значительный объём исследовательских работ в Северном Ледовитом океане. Так, например, было установлено, что мифической земли Джиллеса в районе между архипелагами Шпицберген и Земля Франца-Иосифа не существует[263]. На месте предполагавшейся суши были обнаружены глубины до 238 м.

В октябре 1928 г. ледокол «Красин» вернулся в Ленинград. Вся страна приветствовала героев-полярников. За сложную операцию ледокол первым среди судов торгового флота был удостоен только что учреждённого в стране ордена Трудового Красного Знамени. Закончившаяся триумфом экспедиция по спасению экипажа У. Нобиле была успешной и в научном отношении. Группа исследователей, работавшая на борту ледокола, состояла из трёх человек: начальника экспедиции профессора Р.Л. Самойловича, метеоролога-геофизика Вл.А. Берёзкина и геоморфолога И.М. Иванова. Начальник экспедиции, горный инженер по основной специальности, лично принимал участие в производстве измерений, а при непродолжительных стоянках ледокола у берега проводил геологическое обследование местности[264].

«Красин» поставил рекорд свободного плавания в арктических широтах, им была достигнута широта 81°47' с.ш., при этом важную роль сыграла авиационная разведка. Впервые в этом районе были выполнены обширные исследования по изучению гидрометеорологического режима и состояния ледовых условий плавания. На большом пространстве между архипелагами Шпицберген и Земля Франца-Иосифа произведён промер глубин, что позволило составить некоторое представление о рельефе дна этой части Северного Ледовитого океана. Всего в ходе экспедиции было выполнено 37 глубоководных станций, на которых были взяты пробы воды и измерены температуры на 362 горизонтах. При

---

[263] *Самойлович Р.Л.* Белые пятна Арктики // Техника молодёжи. 1935. № 12. С. 13–15.
[264] *Каневский З.М.* Директор Арктики. М., 1977. С. 21.

вынужденных стоянках «Красина» гидрологические работы производились со льда[265].

Необходимо отметить, что поход «Красина» проходил вскоре после выхода Постановления Президиума ЦИК СССР от 15 апреля 1926 г. «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане», определяющего границы советского сектора Арктики. Это решение требовало действенных мер по закреплению предъявленных претензий, и руководство экспедиции, воспользовавшись нахождением судна у западной границы арктических владений, установило на мысе Ниль (о. Земля Георга, архипелаг Земля Франца-Иосифа) государственный флаг СССР. Это символическое действие недвусмысленно обозначало намерения Советского Союза в отношении суверенитета над островами. Один из полётов У. Нобиле был совершён в район Земли Франца-Иосифа, и это обстоятельство вызывало закономерную озабоченность советского правительства. Вскоре суверенитет был окончательно закреплён экспедицией ледокольного парохода «Георгий Седов».

Советская спасательная экспедиция 1928 г. имела большой международный резонанс. Именно после этой экспедиции стало меняться отношение международного сообщества к СССР. Престиж, международный авторитет молодого советского государства значительно возросли. Руководители экспедиции Р.Л. Самойлович, П.Ю. Орас, Б.Г. Чухновский побывали с лекциями во многих европейских странах[266].

Кроме того, поход 1928 г. позволил организаторам освоения Советской Арктики увидеть возможности мощных ледоколов[267] и воздушной ледовой разведки. Р.Л. Самойлович, обобщая результаты экспедиции, отмечал, что самолёт, базирующийся на борту ледокола, может быть задействован для производства научных работ[268]. Именно этот принцип (при береговом базировании самолётов) будет использован впоследствии при организации высокоширотных воздушных экспедиций «Север». Можно сказать, что были заложены основы ледовой разведки и активного взаимодействия полярной авиации и ледоколов.

---

[265] *Дремлюг В.В.* Ледокол-исследователь // Записки по гидрографии. 2001. № 253. С. 77.
О научных результатах экспедиции 1928 г. см. подробнее: Научные работы экспедиции на «Красине» в 1928 году // Труды Института по изучению Севера. 1931. Вып. 50; Поход «Красина». Сборник статей участников экспедиции / Под ред. Р.Л. Самойловича. Л., 1930.
[266] *Каневский З.М.* Директор Арктики. С. 28–29.
[267] Следует отметить, что для современников эти возможности были отнюдь не очевидны после не вполне удачных плаваний С.О. Макарова на ледоколе «Ермак» в 1899 и 1901 гг.
См. подробнее: *Самойлович Р.Л.* Во льдах Арктики. С. 329–331.
[268] *Каневский З.М.* Директор Арктики. С. 30.

Именно после успешной операции 1928 г. в Советской Арктике стала разворачиваться масштабная программа освоения высоких широт и Северного морского пути.

Рис. 10. Выступление участников экспедиции на ледоколе «Красин» в Академии наук, конец 1928 г.

Ледокол «Красин» 1929–1941 гг.

В следующем, 1929 г., ледокол «Красин» впервые вышел на проводку судов в Северном Ледовитом океане в качестве лидера 9-й Карской товарообменной экспедиции. Карские экспедиции организовывались с 1921 г. и являлись международными. Необходимые грузы доставлялись в Западную Сибирь, а на запад морским путём вывозились продукты сибирского экспорта[269]. По сложившейся в 1920-е гг. практике начальник морской части экспедиции также осуществлял руководство проводившимися по пути следования научными работами[270]. В 1926–1931 гг. эту должность занимал выдающийся полярный гид-

[269] Подробнее о Карских экспедициях см. напр.: *Белов М.И.* История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1959. Т. 3. С. 160–215; *Лин П.* Завоевание Арктики. М.-Л., 1931 и др.

[270] *Евгенов Н.И.* Отчёт начальника морской Карской экспедиции, 1929 г. (далее – Отчёт начальника Карской экспедиции): Фонды ААНИИ. Д. О-691. Л. 2.

рограф Н.И. Евгенов, в ходе 9-й экспедиции работавший на борту ледокола «Красин»[271].

Выбор «Красина» был в значительной мере обусловлен «свежей рекламностью»[272] ледокола после спасательного похода 1928 г., получившего мировую известность. Итак, «Красин» вышел из Ленинграда в Карскую экспедицию 10 июля 1929 г. под командованием опытнейшего полярного капитана М.Я. Сорокина (капитан ледокола был также одним из помощников начальника морской части экспедиции). На борту ледокола производились научные наблюдения, которые вели гидролог и два синоптика[273]. Всего за время экспедиции было выполнено 40 глубоководных гидрологических станций[274].

Задача ледоколов, работавших в рамках товарообменной экспедиции в Карском море, состояла в проводке торговых судов между новоземельскими проливами и устьями рек Обь и Енисей. «Красин» отработал в Карском море 56 ходовых дней. 10 октября ледокол направился обратно в Ленинград. По итогам экспедиции был сделан целый ряд важных выводов о методах работы ледоколов при проводке судов, тактике морских операций, получен ценный опыт работы с иностранными капитанами в условиях Северного Ледовитого океана.

Экспедиция 1929 г. открыла новую страницу в организации движения судов на будущем Северном морском пути. Объём перевозимых грузов значительно увеличился – для экспедиции было зафрахтовано 26 пароходов. Начиная с этого времени, Карские экспедиции представляли собой целый комплекс морских операций, в которых были задействованы сразу несколько отрядов судов. За один 1930 г. по Карскому морю прошло больше грузов, чем за всё предшествующее время[275].

Рабочие качества ледокола «Красин», хорошо себя показавшего в 1929 г., оказались востребованы как администрацией Ленинградского порта, к которому в 1922–1934 гг. был приписан корабль, так и организаторами последующих Карских экспедиций. В результате ожесточённой дискуссии между представи-

---

[271] Николай Иванович Евгенов (1888–1964) – исследователь Арктики, полярный мореплаватель, гидрограф. В 1913–1916 гг. – участник Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, открывшей Северную Землю. Впоследствии руководитель ряда советских полярных экспедиций, в 1938 г. репрессирован, в послевоенное время – профессор кафедры океанологии Ленинградского гидрометеорологического института. О Н.И. Евгенове см. напр.: *Евгенова Н.Н.* Студёные вахты. СПб., 2006; *Попов С.В.* Гидрограф Н.И. Евгенов. Якутск, 1988.

[272] Термин того времени из отчётных документов по Карской экспедиции. См. напр.:. Отчёт начальника Карской экспедиции: Фонды ААНИИ. Д. О-691. Л. 65.

[273] Там же. Л. 51об., 52.

[274] *Белов М.И.* История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1959. Т. 3. С. 373.

[275] Там же. С. 375.

телями разных морских ведомств, ледокол на следующий год остался в резерве экспедиции и в Арктику не пошёл[276].

В 1930–1931 гг. ледокол «Красин» работал на Балтике, осуществляя проводку судов в Ленинградский порт. В зимнюю навигацию 1930/31 гг. ледокол возглавил операцию по единовременному выводу из Финского залива каравана из 36 судов. В условиях тяжёлой ледовой обстановки 1931–1932 гг. ледокол привлекался к решению несвойственных ему задач по перестановке судов и плавучих кранов в акватории порта[277].

В начале 1932 г. ледокол был вновь вызван в Арктику для проведения спасательной операции. Во льдах Печорского моря, вблизи острова «Вайгач», остался без угля ледокол «Ленин». Для подготовки похода с целью его вызволения в Ленинграде 29 января 1932 г. было организовано рабочее совещание под председательством Н.И. Евгенова. В совещании приняли участие капитаны ледокольных пароходов «Седов», «Русаков», «Русанов» и «Малыгин»[278].

Первый в истории полярного мореплавания зимний поход ледокола начался 7 февраля 1932 г. «Красин» под командованием капитана П.А. Пономарёва вышел из Кронштадта в Мурманск, где пополнил запасы угля. 1 марта «Красин» вышел из Мурманска к о. Вайгач, а 12 марта, пройдя 260 миль в тяжёлых льдах, ошвартовался у борта ледокола «Ленин». К этому времени часть команды «Ленина» была свезена на берег о. Вайгач санной экспедицией, которая доставила на ледокол запас продовольствия[279].

Важной вехой в освоении Северного морского пути стал в 1932 г. сквозной поход ледокольного парохода «Сибиряков» из Архангельска до Владивостока, проведённый под руководством начальника экспедиции директора Всесоюзного Арктического института профессора О.Ю. Шмидта и заместителя директора профессора В.Ю. Визе. Таким образом, это плавание показало, что Северный морской путь может быть пройден за одну навигацию[280].

Весной 1933 г. «Красин» (капитан Я.П. Легздин) вновь отправился в Западную Арктику. В задачи ледокола входило обеспечение промысловых становищ на Новой Земле. Поход проходил в марте – апреле 1933 г. Впервые в исто-

---

[276] *Шибинский В.Г.* Дневник Карской морской экспедиции, 1930 г.: Фонды ААНИИ. Д. 101849. Л. 1.

[277] Эпоха ледокола «Красин». С. 87–88.

[278] Экспедиция на ледоколе «Красин» к острову Вайгач зимой 1932 года: Фонды ААНИИ. Д. О-733. Л. 9.

[279] Там же. Л. 4, 4об.

[280] См. напр.: *Новиков Л.А., Тараданин А.К.* Сказание о «Сибирякове». М., 1961; Советская Арктика. Л., 1934. С. 45–65; *Сузюмов Е.М.* Подвиг «А. Сибирякова». М., 1964; *Шнейдеров Вл.* Поход «Сибирякова». М., 1933.

рии в это время года судно в свободном плавании достигло мыса Желания, зашло в Русскую Гавань и губу Крестовую[281]. Наблюдения за льдами, проводившиеся во время зимних походов «Красина», были использованы при составлении прогнозов на летние навигации в Западном секторе Арктики[282]. По окончании похода ледокол вернулся в Ленинград.

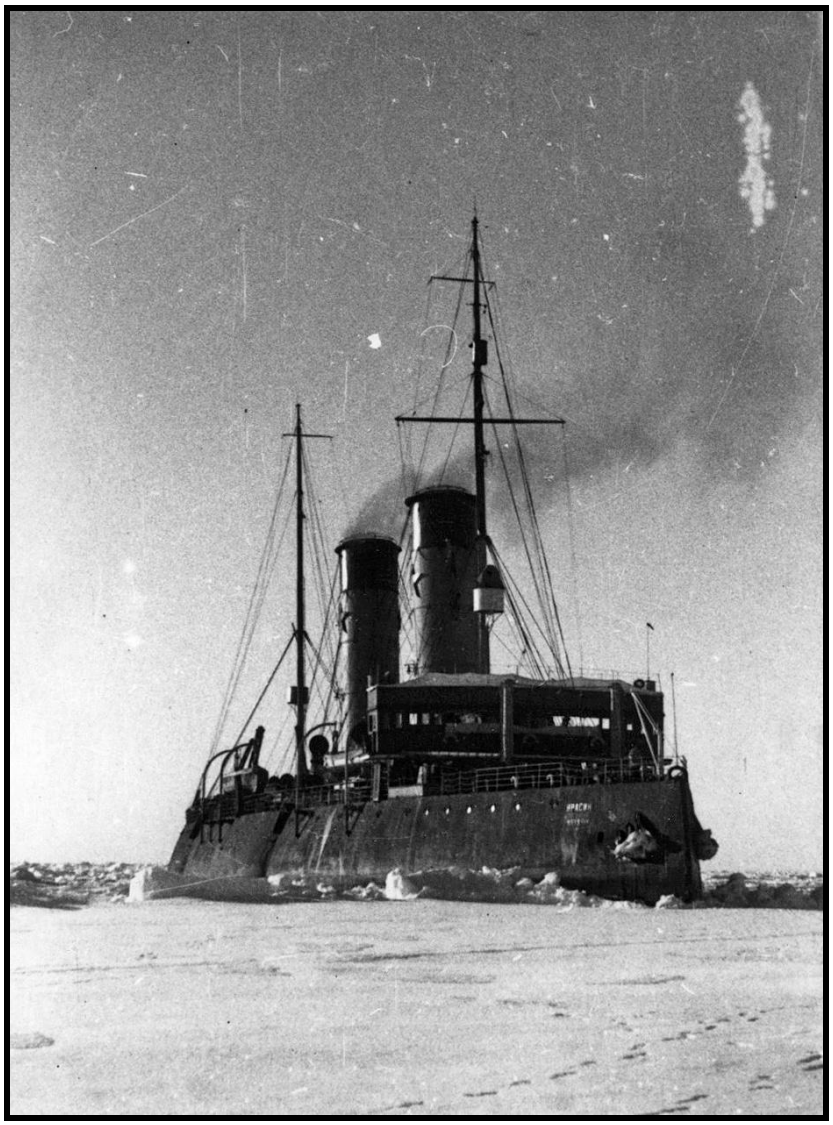


Рис. 11. Ледокол «Красин» во время Ленского похода, 1933 г.

В декабре 1932 г. было организовано Главное управление Северного морского пути (ГУСМП). Теперь вся организация морских перевозок в Советской Арктике находилась в ведении одного учреждения[283]. Одним из первых крупных проектов, организованных ГУСМП, стала Ленская транспортная морская

[281] Эпоха ледокола «Красин». С. 88.
[282] *Дремлюг В.В.* Ледокол-исследователь. С. 78.
[283] *Белов М.И.* История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1969. Т. 4. С. 95–96.

экспедиция под руководством Б.В. Лаврова. Главной задачей экспедиции стала доставка в устье Лены различных грузов из западных портов СССР, а также переброска на Лену речных судов с Оби и Енисея. Проводка судов экспедиции возлагалась на ледокол «Красин» под командованием Я.П. Легздина. Начальником морской проводки Ленской экспедиции был назначен М.Я. Сорокин[284].

«Красин» покинул Ленинград 17 июля 1933 г. С морским отрядом экспедиции, состоявшим из трёх пароходов, «Красин» встретился в районе пролива Маточкин Шар. Ледокол вывел суда на чистую воду, затем оказал помощь пароходу «Челюскин», который застрял во льдах несколько севернее[285]. Серьёзным испытанием для ледокола стала потеря левого вала с винтом в районе о. Русский 29 августа 1933 г.[286] Переход судов в устье Лены завершился 12 сентября. Главная задача экспедиции по доставке грузов была успешно решена. Морские суда должны были возвращаться на запад. «Красин» провёл пароходы экспедиции через пролив Вилькицкого, однако дальше путь каравану преградили тяжёлые льды. Пароход «Товарищ Сталин» получил серьёзные повреждения при ударе о льдину. «Красин» отвёл суда к островам Комсомольской Правды, где они встали на вынужденную зимовку[287]. Возвращаясь в Мурманск, ледокол эвакуировал с мыса Желания научную станцию, проводившую гляциологические и геофизические исследования[288].

Центральным событием полярной истории СССР в 1934 г. стала операция по спасению экипажа парохода «Челюскин», погибшего 13 февраля при сжатии льдов в Чукотском море. Среди различных спасательных мероприятий было принято решение направить к «лагерю Шмидта» ледокол «Красин».

Необходимо было в максимально сжатые сроки подготовить ледокол к трудному походу – предстоял переход через Атлантику, Панамский канал и северную часть Тихого океана. Ремонт «Красина» был произведён на Балтийском заводе за 18 дней[289]. На помощь челюскинцам «Красин» вышел 23 марта 1934 г.

---

[284] Там же. С. 246–247. Литература о Первой Ленской экспедиции весьма обширна. См. напр.: *Белов М.И.* История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 4. Л., 1969. С. 246–253; *Зингер М.Э.* Ленский поход. Очерки I-й Ленской экспедиции ледокола «Красин», архангельских судов «Сталина», «Правды» и «Володарского» и омского теплохода «Первая пятилетка» вокруг Таймырского полуострова к устью Лены в бухту Тикси. Л., 1934; *Лавров Б.В.* Первая Ленская. М., 1936; *Морозов М.* Ленский поход. М., 1934 и др.

[285] *Дзердзеевский Б.Л.* Описание Ленской экспедиции на л/к «Красин» в навигацию 1933 г. по проводке морских и речных торговых судов по трассе СМП (по маршруту л/к «Красин» Мурманск – устье Лены): Фонды ААНИИ. Д. О-746. Л. 4.

[286] *Белов М.И.* История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1969. Т. 4. С. 249.

[287] Там же. С. 252.

[288] *Дзердзеевский Б.Л.* Описание Ленской экспедиции на л/к «Красин». Л. 13.

[289] История Балтийского завода. СПб., 2006. Т. 2. С. 25.

(капитан П.А. Пономарёв, начальник экспедиции П.И. Смирнов)[290]. 20 апреля ледокол прошёл Панамский канал, а 14 мая, пройдя вдоль тихоокеанского побережья США и Канады, вышел в Берингово море.

Во время похода проводились попутные гидрометеорологические исследования. Научную работу на борту ледокола вели гидролог Г.Е. Ратманов, геофизик Вл.А. Берёзкин и гидрограф Н.А. Сакеллари. Были выполнены наблюдения на 10 гидрологических станциях на 58 горизонтах, сделано 382 измерения поверхностной температуры воды, взято 378 проб воды в поверхностном слое для определения солёности[291]. Вл.А. Берёзкин проводил актинометрические наблюдения[292].

К моменту прихода «Красина» на Дальний Восток «лагерь Шмидта» был эвакуирован средствами авиации, и ледокол получил задание вывести изо льдов пароход «Сталинград». В конце мая ледокол вывез из Нома на Аляске самолёт участника спасения челюскинцев М.Т. Слепнёва. 29 мая «Красин» прибыл в Петропавловск. В августе ледокол вновь отправился в Чукотское море и доставил на полярную станцию о. Врангеля смену зимовщиков и необходимые для обеспечения работы станции грузы. До этого суда не подходили к острову в течение 5 лет по причине сложной ледовой обстановки[293].

Во время похода в Чукотское и Восточно-Сибирское моря руководство научной работой на борту ледокола осуществлял в качестве заместителя начальника экспедиции Н.И. Евгенов. Гидробиологические и гидрохимические наблюдения проводил Л.С. Чечулин[294]. Был обследован практически неизученный ранее район северной части Восточно-Сибирского моря, собраны обширные данные по гидрологии, метеорологии, проводились наблюдения за полярной фауной.

По итогам навигации 1934 г. было принято решение оставить «Красин» в Восточном секторе Арктики и базировать ледокол на Владивосток.

---

[290] Эпоха ледокола «Красин». С. 89.

[291] *Дремлюг В.В.* Ледокол-исследователь. С. 78. О походе «Красина» и научных итогах экспедиции 1934 г. см. также: *Евгенов Н.И.* Экспедиция на ледоколе «Красин» в северо-восточный район Советской Арктики в 1934 году // Бюллетень Арктического института. 1935. № 1–2; *Сакеллари Н.* На «Красине» через два океана // Морской сборник. 1934. № 10. С. 121–129.

[292] Результаты наблюдений см.: *Березкин Вл.А.* Актинометрические наблюдения в Атлантическом, Тихом и Индийском океанах, выполненные за время плавания на л/к «Красин» и п/х «Свирьстрой» с 23 марта 1934 г. по 21 марта 1935 г. // Труды Главной геофизической обсерватории. Вып. 22. М.-Л., 1938.

[293] Эпоха ледокола «Красин». С. 90.

[294] *Чечулин Л.С.* Отчёт о выполнении гидрохимических, гидрологических, и гидробиологических работ экспедиции на л/к «Красин» в 1934 г. в Восточно-Сибирском и Чукотском морях: Фонды ААНИИ. Д. О-1014.

Рис. 12. Заместитель начальника по научной части гидрограф Н.А.Евгенов на борту ледокола «Красин», 1934 г.

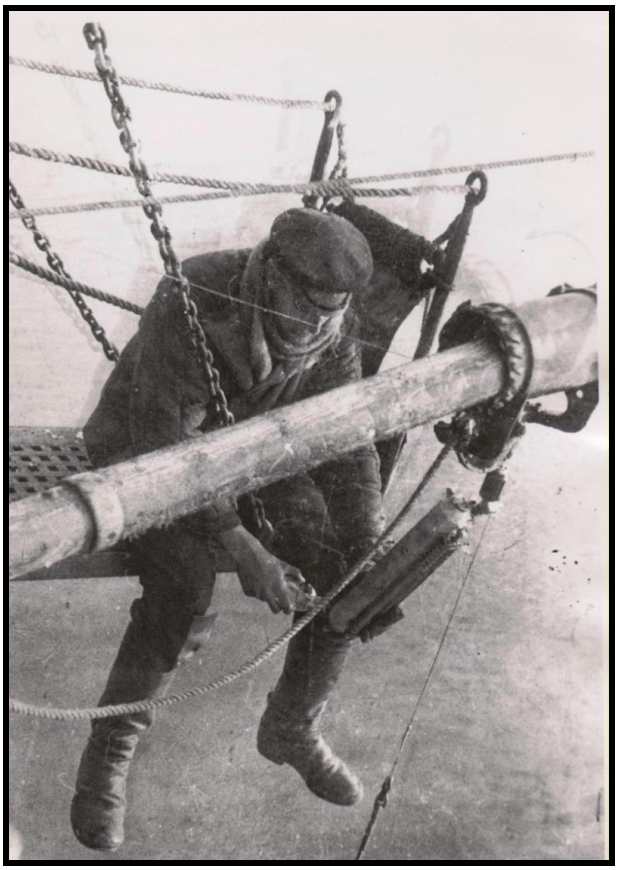


Рис. 13. Научные исследования на борту «Красина»: работа с батометром, 1934 г.

В 1935 г. весь экипаж «Красина» стал комсомольско-молодёжным. Для этого было отобрано 64 лучших комсомольца с Чёрного, Балтийского и Белого

морей. Возглавил команду ледокола опытный полярный капитан Д.Н. Сергиевский.

Важными в научном отношении стали комплексные экспедиции «Красина» в 1935–1936 гг. в Чукотском и Восточно-Сибирском морях. В 1935 г. на научную экспедицию Всесоюзного Арктического института и экипаж ледокола были возложены серьёзные и ответственные задачи: помимо обеспечения морских операций в восточном секторе Севморпути корабль должен был доставить всё необходимое на полярную станцию на острове Врангеля, сменить зимовщиков, а также обследовать северную часть Чукотского моря. Благодаря лёгкой ледовой обстановке удалось достигнуть 73º30' с.ш. и пройти в совершенно неизученные районы Чукотского моря. Положительные результаты экспедиции зависели, во-первых, от мощности ледокола; во-вторых, от тщательно подобранного коллектива научной группы под руководством Д.С. Дуплицкого и Г.Е. Ратманова. В течение 100 дней плавания учёные исследовали, прежде всего, гидрометеорологический и ледовый режим моря (проведено 74 комплексные гидрологические станции, сделано более 2000 анализов, определено три астрономических и десять магнитных пунктов и т.д.). В итоге была составлена полная характеристика гидрологического режима Чукотского моря в целом, открыто наличие вод Атлантического океана в северной части моря, изучен пролив Лонга. Впервые вся научно-исследовательская работа осуществлялась комплексно и в сравнении с данными, полученными в ходе прежних экспедиций, а также со сведениями, переданными с полярных станций восточного района Арктики[295]. Кроме того, инженер И.В. Харитонов провёл ряд наблюдений над ледокольными качествами «Красина» и поведением его корпуса во время работы во льдах[296]. Выводы впоследствии были учтены при строительстве новых полярных судов.

На повестку дня было поставлено всестороннее изучение Восточно-Сибирского моря, которое началось в следующем 1936 г. и также на ледоколе «Красин». В этот год ледокол больше использовался в деле проводки судов. Тем не менее, были выполнены: 51 гидрологическая станция, 480 метеорологи-

---

[295] *Ратманов Г.Е.* Научные работы экспедиции на л/к «Красин» в 1935 г. (краткие итоги о выполнении плана работ и программы): Фонды ААНИИ. Д. О-142. Л. 5–8об. См. также: *Дуплицкий Д.С.* Итоги экспедиции на ледоколе «Красин» в 1935 году // Научные работы экспедиции на ледоколе «Красин» в 1935 г. Сборник статей сотрудников экспедиции. Л., 1936. С. 3–18.

[296] *Харитонов И.В.* Некоторые вопросы арктического судостроения // Научные работы экспедиции на ледоколе «Красин» в 1935 г. С. 170–178.

ческих наблюдений, 680 наблюдений над характером и сплочённостью льдов[297]. Помимо обычных грузов «Красин» в 1936 г. на острове Врангеля принял на борт и необычный груз – 12 белых медвежат в двух клетках. С какой целью и куда направлялись «арктические пассажиры», архивные документы умалчивают.

Рис. 14. Флаг с изображением ледокола «Красин», следующего по Северному морскому пути, 1930-е гг.

По научным результатам двух экспедиций была составлена весьма подробная характеристика гидрометеорологических и ледовых условий плавания в одном из самых труднодоступных районов восточного сектора Арктики. При этом план по грузоперевозкам был полностью выполнен. Успешность навигаций позволила преодолеть отрицательные последствия гибели парохода «Челюскин» в 1934 г. Для решения задачи скорейшего развития транспортной системы на Севере были мобилизованы усилия учёных-полярников, в первую очередь специалистов АНИИ. Развивалась ледовая разведка. Настала потребность и в изучении Центрального Арктического бассейна. В 1935–1937 гг. были проведены три высокоширотные экспедиции АНИИ на ледокольном пароходе

[297] Отчёт о работе л/к «Красин», 1936 г.: Фонды ААНИИ. Д. 106312. Л. 2–4; *Сергиевский Д.Н.* Отчёт о плавании ледокола «Красин» в навигацию 1936 г.: РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2. Д. 727. Л. 44–52об.

«Садко». Для достижения приполюсного района в 1937 г. была организована первая дрейфующая станция «СП-1».

1937 г. выдался для Арктики особенно трудным. Почти во всех морях Ледовитого океана сложилась напряжённая ледовая обстановка, а план работ на год был необоснованно увеличен. 13 августа произошла трагедия: в Центральной Арктике пропал самолёт С.А. Леваневского с экипажем из шести человек, совершавший перелёт по маршруту Москва – Северный полюс – США. Навигация проходила тяжело, и многие суда были отвлечены на поиски пропавшего самолета. «Красин», только приступивший к проводке караванов в Восточном секторе, также был снят с трассы и направлен к побережью Аляски, к мысу Барроу, где с помощью советских самолётов[298], осуществлял поиски самолёта Леваневского со стороны американского континента. В ходе спасательной экспедиции «Красин» сделал неудачную попытку войти в тяжёлые льды к северу от мыса Барроу и полтора месяца простоял у берегов Аляски фактически без дела.

Наконец, последовал приказ прекратить поиски и считать экипаж Леваневского погибшим. «Красин» был направлен на помощь каравану ледокола «Ленин», а затем и каравану ледореза «Литке» в море Лаптевых. Суда отчаянно пытались пробиться к Берингову проливу. Стоял октябрь, вызволить изо льдов застрявшие караваны в столь позднее для навигации время «Красин» уже не смог. В результате 27 пароходов зазимовали в тяжёлых льдах Арктики, а «Красин» остался на вынужденную зимовку в Хатангском заливе, в бухте Кожевникова.

Это была первая зимовка ледокола. Она протекала драматично. Требовалось топливо. К счастью, на ближайшем берегу имелись угольные шахты, и красинцы вместе с рабочими «Нордвикстроя» рубили уголь и перевозили его на тракторах по 80-ти километровой ледовой трассе к кораблю. К апрелю 1938 года в трюмы ледокола было погружено около 3 тысяч тонн угля. Несмотря на чрезвычайно неудовлетворительное техническое состояние ледокола и крайне скудные запасы продовольствия, «Красин», во главе с капитаном М.П. Белоусовым, был готов к навигации. Он освободил из ледового плена пять судов,

---

[298] Поиски самолёта С.А. Леваневского велись с Земли Франца-Иосифа и Аляски, наряду с советскими в них принимали участие лётчики США и Канады. Всего в спасательных экспедициях приняли участие 24 самолета и один дирижабль, ледоколы «Красин» и «Малыгин». См. подробнее: *Маслов М.А.* Поиски Леваневского. М., 2008.

а затем выполнил в полном объёме намеченную научную работу в восточных морях Ледовитого океана[299].

По пути во Владивосток осенью 1938 г. «Красин» получил приказ срочно возвращаться в Арктику: небольшая деревянная шхуна «Ост» Гидрографического Управления Главсевморпути вмёрзла в лед в Восточно-Сибирском море. Однако все попытки «Красина» спасти судно не увенчались успехом. Вышедший из строя руль на «Осте» не позволил шхуне следовать вслед за ледоколом. Восемь человек из команды «Оста» остались на зимовку, а остальные двадцать перешли на борт «Красина[300]. Во Владивосток ледокол вернулся только во второй половине октября 1938 г. Ледокол нуждался в капитальном ремонте корпуса и машинной части.

Однако уже в январе 1939 г. «Красин» под командованием капитана М.В. Готского отправился в Сахалинскую экспедицию по маршруту Владивосток – Нагаево. Район плавания – Японское и Охотское море. Капитан, несмотря на неудовлетворительное техническое состояние ледокола, уверенно справился со сложным рейсовым заданием. В сложных метеорологических условиях он привёл «Красин» и следующий за ним караван судов в бухту Нагаево. Во время экспедиции на ледоколе проводились обширные работы по гидрометеорологии и изучению состояния льдов[301]. В предвоенном 1940 г., помимо привычной полярной вахты, «Красин» провёл Северным морским путём подводную лодку Щ-423 из базы в Полярном на Тихий океан. На 1941 г. планировалось, что во Владивостоке «Красин» пройдёт капитальный ремонт, который откладывался в течение последних пяти лет. Ремонт подразумевал и модернизацию судна: предполагалась замена всех котлов на более совершенные. Так как существовала угроза войны, то также было решено подготовить ледокол к возможности установки на него артиллерийского вооружения[302]. В связи с началом Великой Отечественной войны ремонт пришлось отложить, а «Красин» вышел на ледовые трассы. Ледокол попытался пройти в западный сектор Арктики, но был остановлен льдами и вернулся из Карского моря во Владивосток (октябрь 1941 г.).

Арктические навигации и исследования 1930-х гг. показали полную возможность эксплуатации Северного морского пути как транспортной магистра-

---

[299] *Белов М.И.* История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1969. Т. 4. С. 190–199.
[300] Там же. С. 209–212.
[301] Рейсовое донесение по рейсу л/к «Красин» Владивосток – Нагаево, 1939 г.: РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2. Д. 799. С. 2–35.
[302] *Смирнов К.Д.* Мобилизационный проект 212 ледокола «Красин» // Гангут. 2003. № 35. С. 45–46.

ли. Можно было подводить первые итоги хозяйственных достижений. Так как проводки стали ежегодными, то Советский Север получал необходимые товары, продовольствие, оборудование и т.д.; развивались индустриальные пункты – Норильск, Игарка, Верхоянск, Певек и т.д. Научные результаты также были очень значительными. В начале 1930-х гг. была описана и нанесена на карты Северная Земля, доказано, что не существует в Восточно-Сибирском море Земли Андреева – следовательно, эти открытия помогли окончательно оформить современную карту Арктики. Гидрологические и океанографические, метеорологические и актинометрические исследования существенно расширили представления об арктических водах, способствовали экономическому освоению Севера. Развитие методов научно-оперативного обеспечения мореплавания по трассе Севморпути позволили наладить достаточно регулярное транспортное сообщение вдоль всей северной водной магистрали.

Для проводки судов по Северному Морскому пути нужны были мощные ледоколы, такие как «Ермак», «Красин», «Ленин». Все они в своё время строились на верфи Armstrong в Ньюкасле. Теперь же экономическое освоение региона диктовало необходимость пополнения советского ледокольного флота. Руководство Главсевморпути связывало увеличение числа ледоколов как с развитием паровых судов типа «Красин», хорошо проверенных на практике, так и с созданием новых дизель-электрических ледоколов (1934 г.). Мощные дизель-электрические установки находились ещё в стадии разработки и освоения, поэтому в итоге предпочтение было отдано строительству судов с паровыми двигателями. Новые покорители Арктики были спроектированы под руководством К.И. Боханевича и спущены на воду на Балтийском заводе в Ленинграде и заводе им. А. Марти в Николаеве[303]. Так ледокол «Красин» послужил прототипом для создания целой серии линейных арктических судов типа «Иосиф Сталин» (1937, впоследствии «Сибирь»): «Вячеслав Молотов» (1940, затем – «Адмирал Макаров»), «Лазарь Каганович» (1938, впоследствии «Адмирал Лазарев»), «Отто Шмидт» (1941, позднее «Анастас Микоян»; два последних судна строились в Николаеве). Новые корабли превосходили своего предшественника по водоизмещению (11000 т), мощности машин (10300 л.с.), скорости хода (15,5 узлов), длине (106,9 м). Их проект предусматривал ряд новшеств, существенно улучшивших эксплуатационные качества ледокола. Перечислим основные из них: установка подогревателей питательной воды для котлов и паронагревателей, что позволяло сократить расход топлива и увеличить автономность плавания; увеличение ледового пояса, особенно в носовой части; повышение мощности

[303] История Балтийского завода. 1926–2006. СПб., 2006. Т. 2. С. 24–29.

судовой радиостанции; введение сварных узлов в некоторые корпусные конструкции; размещение на верхней палубе самолётов и механизмов для их спуска на берег, что предоставляло больше возможностей для эффективного взаимодействия с лётчиками в деле осуществления ледовой разведки. Новые ледоколы вступили в строй накануне войны, и работали бок о бок с «Красиным».

Ледокол «Красин» в годы Великой Отечественной войны

18 июля 1941 г. министр финансов США Генри Моргентау писал исполняющему обязанности Государственного секретаря Самнеру Уэллсу о необходимости вступить в переговоры с правительством СССР о закупке одного или нескольких ледоколов[304]. Ледоколы требовались для высадки американского десанта в Гренландии, где немцы организовали ряд баз и метеорологических станций, информацию с которых использовали для наводки кораблей и самолётов на проходящие суда.

Государственный секретарь США сообщил о намерении приобрести ледокол послу СССР в США, и к 1 августа была достигнута договорённость о том, что советское правительство может предоставить США ледокол «Красин» на период около 8 месяцев. Ледокол «Красин» в это время работал в восточном секторе Арктики и нуждался в капитальном ремонте.

4 ноября, получив указание начальника ГУСМП И.Д. Папанина следовать в Сиэтл, «Красин» вышел из порта Провидения и отправился в США[305]. Капитаном ледокола был М.Г. Марков, старшим помощником – Н.А. Мерт. Ледокол жестоко страдал от штормов, принимая огромное количество воды на палубу; волнами были выбиты иллюминаторы вестибюля, опрокинуты машинные телеграфы. 14 ноября «Красин» ошвартовался в Сиэтле. Здесь ледокол был внимательно осмотрен американскими инженерами, т.к. предполагалось передать его в аренду. Комиссия заключила, что судно нуждается в серьёзном ремонте: текли 50 тыс. заклёпок. Предварительная стоимость ремонтных работ и работ по вооружению оценивали в 500 тыс. долл.[306] 16 октября данная сумма была выделена из средств «Emergency Fund for the President» Франклина Рузвельта[307].

---

[304] Krassin file, Coast Guard Historian's Office: http://www.uscg.mil/history/webcutters/krassin_1917.pdf.

[305] Рейсовые донесения капитана М.Г. Маркова: Основной фонд ледокола «Красин» (далее ОФ ЛК) № 842. Л. 112.

[306] Ещё в СССР в 1941 г., в связи с надвигающейся опасностью в Европе, был разработан мобилизационный вариант для подготовки ледокола к установке артиллерии. Разработка мобварианта (проект 212) была поручена ЦКБ-4. К работе по проекту 212 приступили в марте 1941 года, а к середине мая была готова отчётная техническая документация. Когда обозначилась перспектива ремонта в США, специалистами ЦКБ-4 стала срочно готовиться документация на капитальный ремонт и модернизацию с учётом требований американского судо-

По воспоминаниям Н.А. Мерта, комиссия пришла к выводу, что «Красин» для десантной операции не подходит, т.к. он не мог принять на борт десантные боты и людей[308]. Кроме того, американское командование посчитало, что восьми месяцев недостаточно для осуществления миссии в полном объёме, и обратилось к советскому командованию с просьбой предоставить ледокол службе Береговой охраны США (Coast Guard Service) сроком на 1 год. В итоге переговоры были прекращены 25 ноября 1941 г., а вопрос о сдаче ледокола в аренду был снят. 2 декабря на «Красин» получил указание следовать Панамским каналом на Восточный берег США. После проведения небольшого ремонта и покраски ледокола в шаровый цвет, 14 декабря корабль покинул Сиэтл. 1 января следующего года «Красин» отдал якорь на внешнем рейде Панамы. На время проводки по Панамскому каналу на судно поднялась американская военная охрана в числе 40 солдат, которые распределились по всему ледоколу, в т.ч. два солдата встали рядом с рулевым[309].

С 3 января по 12 января 1942 г. осуществлялся переход «Красина» до порта Балтимор. Там ледокол посетили специалисты судоремонтного завода «Бетлхем Стиль компании». 13 января судно поставили в док и в короткий срок провели большой объём ремонтных работ. Число рабочих доходило до 650 человек[310]. На борту суда была размещена одна кормовая трёхдюймовая американская пушка (на платформе, поднятой над буксирной лебёдкой), четыре крупнокалиберных пулемёта 50-го калибра (на специально построенных площадках вокруг дымовых труб выше уровня шлюпбалок), четыре пулемёта 30-го калибра (у ватервейса между шлюпкам), станция из шести парашютных ракет, на грот-мачте установили ролик для воздушного змея. Также была установлена противомагнитная обмотка – «дегаузинг»[311].

По воспоминаниям сына капитана М.Г. Маркова, В.М. Маркова (ему было 8 лет), тогда же часть экипажа ледокола «Красин» с сотрудниками консульства встречались в Овальном зале с президентом Рузвельтом[312].

строения. См.: *Смирнов К.Д.* Ледокол «Красин» (к 90-летию истории ледокола-музея) // История Петербурга. 2008. № 2. С. 16–17.

[307] Krassin file, Coast Guard Historian's Office.

[308] *Мерт Н.А.* Красин в боевом походе. Владивосток, 1976. С. 33.

[309] Там же. С. 42.

[310] Там же. С. 53–57.

[311] Там же. С. 51.

312 Он сидел на коленях у Рузвельта и шёл в караване PQ-15 // Владивосток. Интернет-версия. № 1314, 21.02.2003: http://old.vladnews.ru/magazin.php?id=13&idnews=8486&current_magazin=1314.

7 февраля 1942 г. после окончания ремонтных работ ледокол проследовал в порт Норфолк, где принял боеприпасы, и далее в Нью-Йорк и Бостон. Конечная цель на американском континенте – порт Галифакс (прибыл 27 февраля), где формировались конвои в СССР.

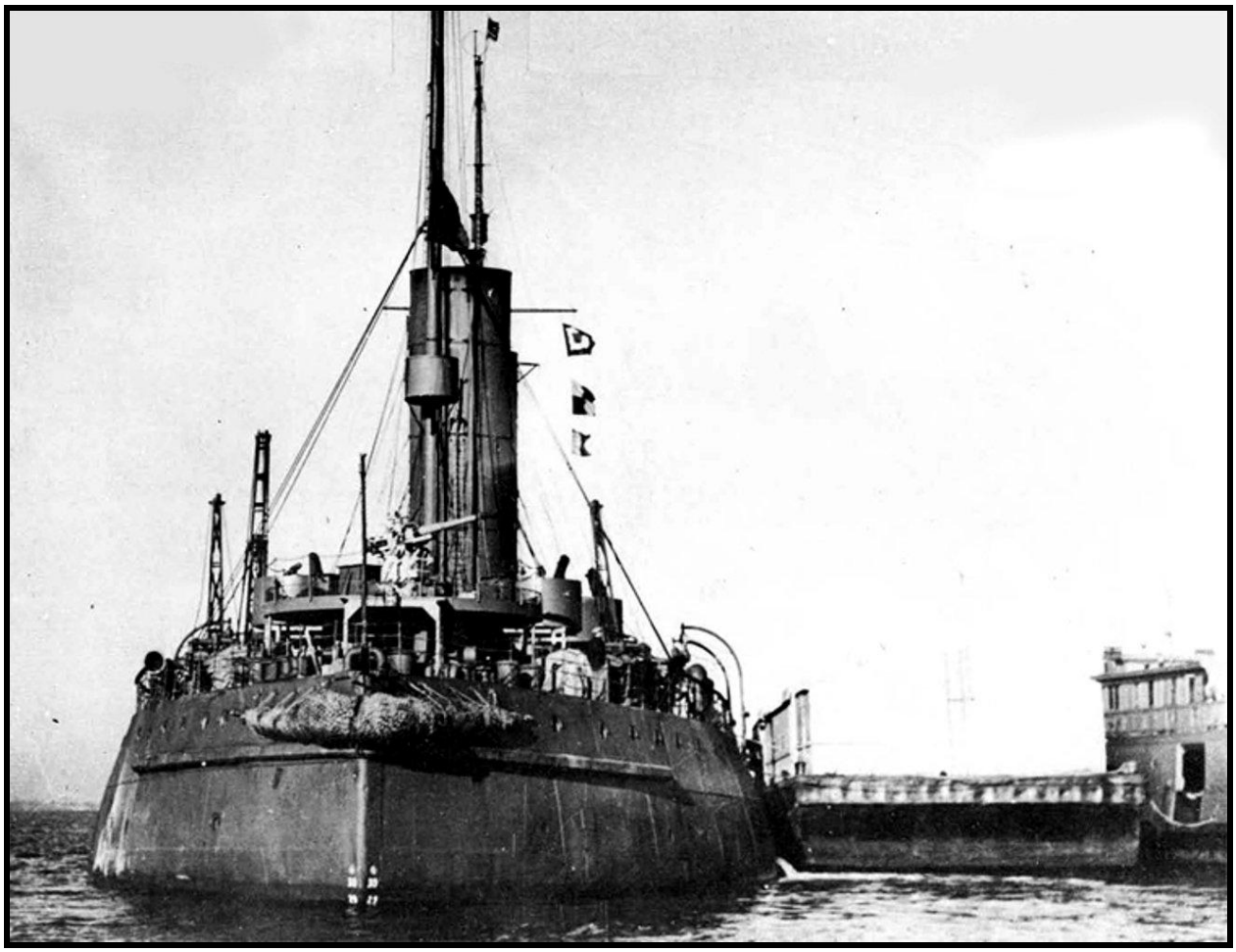


Рис. 15. Ледокол «Красин» в 1942 г.

3 марта «Красин» в составе конвоя HX-178 вышел в Великобританию. В течение почти всего перехода через Атлантику буйствовал шторм, бортовая качка достигала 54 градусов, волнами смыло все шлюпки и четыре спасательных плота. 17 марта судно ошвартовалось в Глазго. Здесь было решено установить дополнительно две английские 12-ти фунтовые пушки (для них поставили две башни на баке над грузовым трюмом) и семь скорострельных автоматических пушек системы «Эрликон» (построены четыре башни впереди лобовой надстройки и три башни в корме). Весь экипаж ледокола прошёл подготовку по стрельбе, для чего в течение десяти дней моряков возили на автобусе в военный городок на стрельбы. В Глазго было разработано расписание боевой тревоги для экипажа. Командиром по боевой части назначили старшего помощника Н.А. Мерта. На отдых у людей времени не оставалось. После вахты каждый за-

нимался возложенными на него обязанностями по боевому расписанию. Жили по схеме «Вахта – пост – вахта». Пищу разносили прямо на огневые точки.

4 апреля 1942 г. «Красин» покинул Глазго и направился в Рейкьявик, куда прибыл 15 апреля. Здесь формировался конвой в Россию.

26 апреля полярный конвой PQ-15 в составе 25 транспортов покинул Исландию. Обойдя остров с севера, суда построились в пять колонн[313]. 30 апреля на горизонте показался германский гидросамолёт-разведчик. 1 мая состоялась первая безрезультатная атака бомбардировщиков. 2 мая немецкие самолеты кружили около конвоя, но атаковать не решались. Серия мощных чередующихся атак немецкой авиации – бомбардировщиков и торпедоносцев – была 3 апреля. За этот день в конвое было потоплено четыре судна. Очередная атака состоялась 4 апреля. Ожидалось нападение флота противника, но оно не состоялась. 5 мая караван достиг о. Кильдин и вошёл в Кольский залив. Ледоколу везло – во время многочисленных налётов не было ни одного прямого попадания в судно, но повреждения и раненые были. Так как торпедоносцы шли на бреющем полёте, суда вели низкую стрельбу и «было видно, как трассирующие пули летели через мостик и надстройки других судов»[314].

По приходу в Мурманск командный состав ледокола встретился с И.Д. Папаниным. По его рекомендации две английские пушки были заменены на американские (общее вооружение – 25 стволов – 6 трёхдюймовых американских пушек, 7 «эрликонов», 4 пулемёта 30-го калибра, 8 пулемётов 50-го калибра). Ледокол был покрашен в камуфляжный цвет под глыбу льда[315]. Так «Красин» стал одним из наиболее вооружённых судов трассы Северного морского пути.

12 мая 1942 г. на борт судна прибыла военная команда: начальник – капитан-лейтенант Пётр Сопка, комиссар – капитан 3 ранга Александр Бурылёв, старший лейтенант Александр Игнатьевич Баранов и 30 матросов срочной службы[316].

Проведя конвой в Белое море, в августе 1942 г. «Красин» отправился в западный сектор Арктики. Во многом благодаря ледоколу была сорвана немецкая операция «Wonderland». Её целью было нарушение коммуникаций по трассе СМП, а также и перехват каравана военных судов, направлявшихся с Дальнего Востока в Баренцево море (конвой ЭОН-18 в составе лидера «Баку», эсминцев «Разумный» и «Разъярённый»). На перехват каравана отправился не-

---

[313] Рейсовые донесения капитана М.Г. Маркова: ОФ ЛК № 842. Л. 204.
[314] Там же. Л. 221.
[315] *Мерт Н.А.* Указ. соч. С. 140.
[316] Там же. С. 140.

мецкий линкор «Адмирал Шеер» и пять подводных лодок. 25 сентября 1942 г. капитан «Красина» М.Г. Марков в рейсовом донесении записал: «Получено две шифровки с Диксона от т. Минеева, <…> говорится, что <…> ледокол “Сибиряков” обнаружил немецкий крейсер, что необходимо немедленно сниматься всему каравану и следовать на восток <…> А для того, чтобы суда веселее двигались, добавил, что крейсер направляется в наш район. Следуем одной колонной в следующем порядке: “Красин”, “Азербайджан” (с открытой пробоиной), “Донбасс”, “Комсомолец Арктики”, “Сакко”, “Ленин”, “Хомпаунд” (английский танкер), “Чернышевский”, “Двина”, “Моссовет” и “Ельна-2”»[317]. Караван был уведён «Красиным» в Тикси, а «Адмирал Шеер», обстреляв советские полярные станции и потопив пароход «Александр Сибиряков», но, не выполнив основную задачу по перехвату каравана, ушёл из советских вод. 19 сентября 1942 г. ЭОН-18, соблюдая меры предосторожности, двинулся на запад. В проливе Вилькицкого караван вёл ледокол «Красин». Корабли и транспортные суда благополучно достигли места назначения.

В октябре 1942 г. «Красин» вернулся в Северодвинск и далее в зимнюю навигацию 1943 г. работал на проводке конвоев в горле Белого моря. В июле 1943 г. ледокол ушёл по трассе СМП в пролив Вилькицкого. У острова Белый команда судна отпраздновала событие – было замкнуто символическое кольцо кругосветной экспедиции. Далее ледокол получил приказ идти в Восточный сектор Арктики, а затем во Владивосток на ремонт, куда прибыл 6 октября 1943 года. Пройдя докование и ремонтные работы, «Красин» 12 декабря вышел в Нагаевскую экспедицию, в проливе Лаперуза спас экипаж раздавленного льдами парохода «Мста» и вывел из тяжёлых льдов дрейфовавший пароход «Маныч». В марте 1944 г. «Красин» должен был встретиться с пароходом «Белоруссия», но тот не вышел на связь. Позднее выяснилось, что судно было торпедировано и потоплено. 3 мая 1944 г. ледокол окончил навигацию в Охотском море и возвратился во Владивосток, а уже 13 июля вышел для работы по проводке судов и научных исследований. В навигацию 1944 г. сотрудники АНИИ вели на «Красине» судовые ледовые наблюдения в Чукотском и Восточно-Сибирском морях[318].

Послевоенная история ледокола «Красин» (1946–1970 гг.)

После окончания Великой Отечественной войны ледокол «Красин» продолжил работу на трассах Северного морского пути. Как и в довоенное время,

---

[317] ГААО. Ф. 2323. Оп. 2. Д. 148. Л. 13 об.

[318] Экспедиция АНИИ на л/к «Красин» в Чукотском и Восточно-Сибирском морях в навигацию 1944 г. Ледовые судовые наблюдения: Фонды ААНИИ. Д. 9198.

помимо проводок судов, корабль был задействован в исследовательских программах по изучению Арктики. Возобновились масштабные исследования Северного Ледовитого океана. На смену санным и корабельным экспедициям 1920–1930-х гг. пришли дрейфующие станции и воздушные экспедиции с первыми посадками самолётов на дрейфующий лёд.

Успешный опыт высокоширотной воздушной экспедиции (далее – ВВЭ) «Север» в 1937 г. и предвоенной экспедиции в Восточную Арктику на самолёте ТБ-3 «СССР Н-169» (март–апрель 1941 г.) был использован в организации последующих воздушных экспедиций «Север», начиная с экспедиции «Север-2» (1948 г.). В экспедициях проводились метеонаблюдения, промеры глубин океана, измерения температуры и состава воды, определялись составляющие магнитного поля Земли. По маршрутам перелётов производилась ледовая разведка. Работы ВВЭ «Север-2» и «Север-4» положили начало открытию и изучению подводного хребта Ломоносова[319].

Помимо измерений, проводившихся с дрейфующих льдов, ВВЭ «Север» обеспечивали организацию, снабжение и эвакуацию дрейфующих станций «Северный полюс» (далее – СП), работа которых возобновилась с 1950 года. Первой послевоенной станцией СП стала «СП-2» под руководством М.М. Сомова. С 1954 по 1991 гг. станции СП работали непрерывно, измерения проводились круглосуточно. В отдельные годы в разных районах Арктического бассейна вели научную работу до трёх станций одновременно. Был собран колоссальный массив данных по гидрометеорологии и ледоведению. Общая продолжительность дрейфа всех советских станций СП с 1937 г. составила 29726 суток[320].

Ситуация с ледокольным обеспечением Северного морского пути на рубеже 1940–1950-х гг. была напряжённой. В отчётах, составлявшихся Штабами морских операций по итогам навигации, регулярно встречается указание на малочисленность и недостаточную мощность действующих ледоколов[321]. Помимо проводки торговых судов, ледоколам приходилось также обеспечивать экспедиции особого назначения (ЭОН), связанные с переводом военных кораблей по Северному морскому пути. Это обстоятельство дополнительно осложняло проведение морских операций[322].

---

[319] *Константинов Ю.Б., Грачёв К.И.* Высокоширотные воздушные экспедиции «Север» (1937, 1941–1993 гг.). СПб., 2000. С. 7–10.

[320] *Романов И.П., Константинов Ю.Б., Корнилов Н.А.* Дрейфующие станции «Северный полюс» (1937–1991 гг.). СПб., 1997. С. 8–11.

[321] См. например: Отчёт Штаба морских операций Восточного района Арктики в навигацию 1949 г. (далее – Отчёт ШМО в навигацию 1949 г.): Фонды ААНИИ. Д. О-3449. Л. 91.

[322] Отчёт Штаба морских операций Западного района Арктики о проведении навигации 1949 г.: Фонды ААНИИ. Д. О-3476. Л. 5.

Основная нагрузка приходилась на линейные ледоколы проекта 51, построенные перед началом Великой Отечественной войны – «И. Сталин», «А. Микоян», «Л. Каганович», «В. Молотов». Оставались в строю ледоколы дореволюционной постройки – «Ермак», «Красин», «Ф. Литке». Кроме того, до 1949–1951 гг. в СССР работали полученные по ленд-лизу американские дизель-электрические ледоколы класса «Wind» – «Капитан Белоусов», «Адмирал Макаров» и «Северный полюс». «Красин» продолжал активно участвовать в полярных исследованиях. На борту ледокола работали научно-оперативные группы, проводившие гидрологические и метеорологические наблюдения в соответствии с детально разработанной инструкцией[323]. Так, в 1947 г. «Красин» под командованием капитана А.И. Ветрова[324] совершил переход из Мурманска во Владивосток. Научную группу, работавшую на борту, возглавлял А.Т. Кузнецов. За время перехода было выполнено 730 ледовых и 456 метеорологических наблюдений, составлено 13 карт ледовых условий плавания[325].

В 1949 г. был поднят вопрос о капитальном ремонте ледокола «Красин». Из-за крайней изношенности корпуса предполагалось освободить корабль от участия в морских операциях, и направить его на ремонт в Бельгию[326]. Обстоятельства, однако, сложились таким образом, что «Красин» не только принял участие в проводках судов по трассам СМП, но и получил по итогам навигации отличную оценку Штаба морских операций Восточного района Арктики[327]. В навигацию 1950 г. ледокол под командованием капитана И.В. Пирожкова совершил сквозной переход по Северному морскому пути с востока на запад – из Владивостока в Мурманск. На борту судна работала экспедиция А-68 под руководством О.А. Владимирова. В соответствии с планом АНИИ научные работы начались с момента выхода ледокола из бухты Провидения и продолжались по всему пути следования. Всего было выполнено 430 метеорологических наблюдений и 384 измерения температуры и солёности поверхностного слоя воды[328]. По итогам похода начальник экспедиции О.А. Владимиров внёс ряд предложе-

---

[323] Инструкция для научно-оперативных групп, обслуживающих ледокольные суда УАФиПа: Фонды ААНИИ. Д. О-64. Л. 3–7. По своему положению на судне члены научно-оперативных групп приравнивались к штурманскому составу.

[324] Ветров Александр Иванович (1910–1993) – почётный полярник, почётный работник морского флота. В разное время командовал ледоколами «Красин», «Ф. Литке», «Капитан Белоусов», дизель-электроходом «Лена». Подробнее об А.И. Ветрове см. напр.: Арктическая Звезда. 2007. № 5.

[325] *Кузнецов А.Т.* Отчёт об оперативном обслуживании командования ледоколов в навигацию 1947 г.: Фонды ААНИИ. Д. О-87. Л. 5.

[326] Отчёт ШМО в навигацию 1949 г. Л. 2.

[327] Там же. Л. 86.

[328] *Дремлюг В.В.* Ледокол-исследователь. С. 79.

ний по усовершенствованию работы научно-оперативных групп АНИИ на ледоколах и организации взаимодействия учёных с командованием судов и авиаразведкой[329].

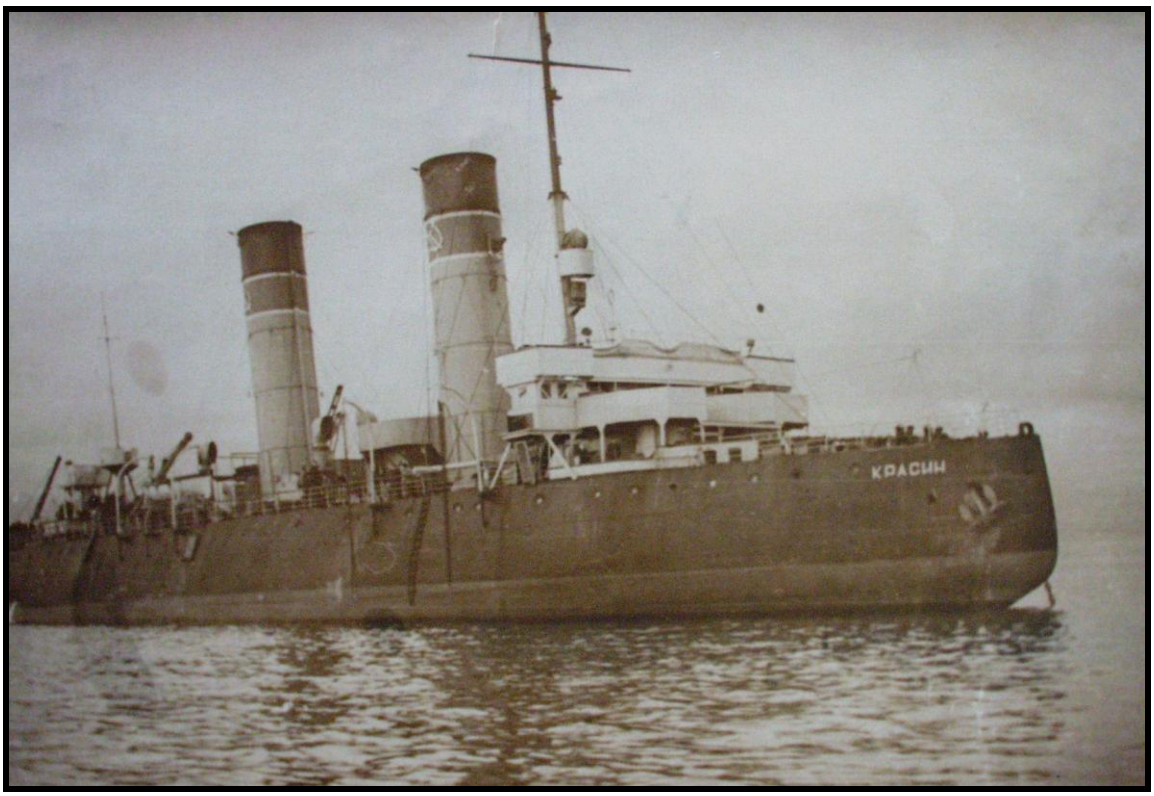


Рис. 16. Ледокол «Красин» в 1950 г.

Из-за значительного износа корпуса ледоколы старой постройки нередко получали серьёзные ледовые повреждения. Это обстоятельство отмечалось в научных работах, посвящённых проблемам ледоколостроения[330]. Однако нехватка новых ледокольных судов вынуждала идти на максимальное продление сроков службы старых кораблей путём перестроек и модернизаций. Ледоколы проекта 51 работали на трассах Северного морского пути до 1970-х гг.

Большинство отечественных верфей было загружено военными заказами, и с 1950-х гг. все неатомные ледоколы для работы в Арктике строила по советскому заказу финская фирма «Wärtsilä»[331].

В начале 1950-х гг. необходимость капитального ремонта ледокола «Красин» стала очевидной. Было достигнуто предварительное соглашение о прове-

[329] Отчёт о работе экспедиции А-68 на л/к «Красин» по проводке судов по трассе СМП из Владивостока в Мурманск: Фонды ААНИИ. Д. О-64. Л. 54–63.
[330] *Фаддеев О.В., Солостянский Д.И.* Прочность бортовой обшивки ледового пояса транспортных судов и ледоколов. 1968: Фонды ААНИИ. Д. Р-3025. Л. 8.
[331] Такая практика продержалась до 2000-х гг. В 2005 г. на Балтийском заводе были заложены дизель-электрические ледоколы «Москва» и «Санкт-Петербург». См.: История Балтийского завода. Т. 2. С. 258.

дении ремонтных работ и модернизации ледокола в ГДР. Конкретные технические решения модернизации корабля становились предметом дискуссий. В частности, адмирал флота Советского Союза И.С. Исаков настаивал на сохранении первоначального внешнего облика ледокола, что было несовместимо с переводом корабля на жидкое топливо[332].

В июне 1954 г. начался капитальный ремонт корпуса судна на Кронштадтском Морском заводе. Были установлены новые гребные валы, винты, руль с баллером, детали эхолота и электролага, заменено около 350 листов наружной обшивки, 160 шпангоутов, руль, ахтерштевень и часть междудонного набора. Дальнейшие работы по модернизации ледокола развернулись на верфи им. Матиаса Тезена в г. Висмар (ГДР). Внешний облик судна сильно изменился – на ледоколе была смонтирована новая надстройка, соответствующая принципам корабельной архитектуры 1950-х гг. Появились новые электрифицированные палубные механизмы: рулевая машина, два якорных электрошпиля, шлюпочные лебёдки для шести спасательных шлюпок, два грузовых трёхтонных электрокрана. Ледокол получил новую энергетическую установку. Основу её составили три паровые машины тройного расширения мощностью 3800 л.с. каждая. Новые котлы ледокола работали на мазуте, что позволило покончить с изнурительным трудом кочегаров и значительно сократить команду судна. В соответствии с требованиями времени, на ледоколе была оборудована вертолётная площадка, установлена новая буксирная лебёдка, которая приводилась в действие от двухцилиндровой паровой машины «Schpilling», снабжённой специальным реверсивным устройством. В корме «Красина» появился вырез для буксировки судов вплотную. Жилые помещения ледокола подверглись существенной перепланировке. На уровне жилой палубы и в надстройке были оборудованы одно-, двух- и четырёхместные каюты. Все жилые помещения обеспечивались естественным светом. На корабле было установлено новое радиооборудование, в т.ч. эхолот, радиопеленгатор и аварийный передатчик[333].

Акт о техническом освидетельствовании, испытаниях и приёмке модернизированного ледокола «Красин» был подписан 30 июня 1960 г. В комиссию под председательством заместителя начальника Главсудхоза ММФ СССР К.М. Колчина входили капитан ледокола Б.Н. Макаров и старший помощник капитана Ю.С. Кучиев[334]. В том же году «Красин» вновь вышел на трассы Северного морского пути.

---

[332] Эпоха ледокола «Красин». С. 96.
[333] Там же. С. 95–97.
[334] Акт технической приёмки л/к «Красин» из ремонта. Судовой экземпляр, 1960 г.: ОФ ЛК. № 1198. Л. 1. Юрий Сергеевич Кучиев (1919–2005) впоследствии занимал должности и.о.

Рис. 17. «Красин» на верфи в Висмаре, 1959 г.

К началу 1960-х гг. состав ледокольного флота СССР претерпел серьёзные изменения. В строй вошли новые мощные дизель-электрические ледоколы финской постройки «Москва» и «Ленинград», начал работу первый в мире атомный ледокол «Ленин». Северный морской путь к этому времени превратился в мощную судоходную магистраль. Сроки навигации с каждым годом увеличивались, а с началом эры атомных ледоколов появилась возможность проводок судов и в зимний период. Совершенствовались самолёты полярной авиации, широкое применение в ледовой разведке получили вертолёты. Сеть полярных метеостанций позволила составлять долгосрочные прогнозы ледовой обстановки.

Несмотря на качественный и количественный рост инфраструктуры, моря Северного Ледовитого океана оставались сложным и опасным для судоходства районом. Большинство чрезвычайных ситуаций в Арктике в этот период связано с ледовыми авариями судов. Известны случаи гибели судов в условиях сжатий в Арктике, когда повреждались корпус и винторулевая группа (пароход

капитана и капитана л/к «Красин», командовал атомными ледоколами «Ленин» и «Арктика». В 1977 г. а/л «Арктика» под командованием Ю.С. Кучиева впервые в истории мореходства достиг в активном плавании географической точки Северного полюса. Подробнее о Ю.С. Кучиеве см.: *Захарова Т.М.* Горный орёл. СПб., 2006.

«Моссовет» в 1947 г., пароход «Казахстан» в 1949 г., теплоход «Витимлес» в 1965 г.). В 1965 г., получив две пробоины при столкновении с плавучими льдинами, стал тонуть линейный ледокол «Адмирал Лазарев» – предотвратить гибель судна смогли только водолазы-спасатели, быстро прибывшие на ледоколе «Ленинград» к месту аварии.

Сразу после сдачи в эксплуатацию в 1960 г. «Красин» приступил к проводкам судов в Арктике совместно с новым дизель-электрическим ледоколом «Москва». Первый караван был проведён через пролив Вилькицкого уже 19 июля 1960 г.[335] В следующую навигацию «Красин» вновь работал совместно с «Москвой» у берегов Таймыра. Экспедиция А-62, организованная ААНИИ, проводила сравнительное изучение работы ледоколов в различных условиях. По итогам экспедиции было установлено, что при одновременной работе старых и новых мощных ледоколов снижается скорость проводки караванов, и поэтому использование ледоколов типа «Ермак», «Красин» и относительно маломощных д/э ледоколов типа «Капитан Белоусов» (финская постройка начала 1950-х гг.) нецелесообразно в условиях тяжёлых льдов[336]. Тем не менее, ледокол «Красин» успешно работал на проводке судов до начала 1970-х гг.

В навигацию 1962 г. на борту ледокола «Красин» в течение пяти дней (с 12 по 17 августа) работала экспедиция А-70 Отдела изучения ледового плавания ААНИИ во главе с В.И. Задориной. Основные работы этой экспедиции велись на борту ледокола «Ленинград». Главной задачей экспедиции было изучение особенностей движения ледоколов и проводимых ими торговых судов во льдах. В период работы экспедиции А-70 на борту «Красина» производились 16-часовые наблюдения за льдами, за ледопроходимостью ледокола и ледопроходимых судов, за состоянием канала за ледоколом. Подробно описывались околки проводимых судов (по итогам экспедиции был сделан вывод о нецелесообразности применения в Северном Ледовитом океане целого ряда типов транспортных судов именно по причине необходимости частых околок, задерживающих продвижение каравана). Была составлена таблица наблюдений за скоростью продвижения ледокола во льдах различных характеристик, взято 17 измерений температуры поверхностного слоя морской воды[337].

Успешно действовал ледокол «Красин» в сложных по ледовой обстановке навигациях 1963 и 1966 гг. В навигацию 1963 г. ледокол под командованием капитана Д.Н. Чухчина обеспечивал проводку судов по прибрежному маршру-

---

[335] Эпоха ледокола «Красин». С. 99.
[336] Краткий отчёт по экспедиции А-62. 1961 г.: Фонды ААНИИ. Д. О-1287. Л. 30–31.
[337] Отчёт экспедиции А-70 на ледоколах «Ленинград» и «Красин» за вторую половину навигации 1962 г.: Фонды ААНИИ. Д. О-1290. Л. 2–3.

ту, с риском посадки на мель. В 1966 г. «Красин» работал в Западном секторе Арктики, где в это время сложились особенно тяжёлые ледовые условия. Часть ледоколов Восточного сектора была отозвана для помощи на проводках. Ледокольную флотилию возглавлял в это время новый, только что вступивший в строй дизель-электрический ледокол «Киев».

Рис. 18. Ледокол «Красин» на ходовых испытаниях, 1960-е гг.

В навигацию 1969 г. суда Мурманского морского пароходства, к которому относился и ледокол «Красин», начали работу на новом направлении Дудинка–Мурманск. По этой трассе осуществлялся завоз грузов для Норильска и вывоз медно-никелевой руды для предприятий цветной металлургии Мурманской области. Моряки «Красина», которым командовал в это время капитан Е.А. Вавилов, оказали серьёзную помощь экипажам аварийных теплоходов «Акоп Акопян» и «Галя Комлева». На теплоходе «Акоп Акопян» был сломан румпель, судно потеряло управление. Поломка требовала заводского ремонта, однако механики «Красина» смогли самостоятельно изготовить румпель в судовых условиях, и помогли закрепить его на теплоходе, который сам продолжил рейс. Ещё более сложной оказалась поломка судна «Галя Комлева», у которого вышел из строя главный двигатель. Штаб морских операций одобрил инициативу красинцев, которые предложили исправить двигатель на плаву. Под руководством старшего механика Л.И. Шайданюка моряки ледокола сумели в условиях ледового рейса исправить в течение четырёх суток серьёзные по-

вреждения судовых механизмов, для чего, в частности, пришлось изготавливать в судовых мастерских новые подшипники по нестандартной технологии[338].

НИС «Леонид Красин» после переоборудования (1970-е – 1980-е гг.) и его роль в геологических исследованиях шельфа Арктики

«Красин» завершил службу в составе отечественного ледокольного флота в 1971 году. 1 апреля 1972 г. ледокол был передан в Министерство геологии СССР, которое предполагало использовать судно как энергетическую базу и жильё для буровиков при бурении шельфа на побережье Северного Ледовитого океана. Владельцем судна стала Кольская геолого-разведочная экспедиция. После переоборудования в конце 1972 – начале 1974 гг. на Мурманском судоремонтном заводе «Красин» превратился из ледокола в научно-исследовательское судно: две носовые паровые машины были заменены двумя трёхфазными турбоэлектрогенераторами, максимальный ход уменьшился до 9 узлов, осталась лишь средняя паровая машина мощностью 3800 л.с., т.е. существенно снизилась ледопроходимость. Цель переоборудования заключалась именно в том, чтобы на судне появились дополнительные источники электроэнергии, мощность которых являлась бы достаточной для приведения в действие береговых буровых установок. Также новой перепланировке подверглись жилые помещения с целью увеличения на 40 коек количества спальных мест для рабочих и инженеров буровых партий[339]. Использование ледокола в новом качестве оказалось эффективным с экономической точки зрения. Возможность жить на судне избавляла предприятие от необходимости строительства временного берегового посёлка для членов геологической партии, что давало экономию в 500 тыс. рублей в год. Использование судна в виде плавбазы позволяло освободить какой-либо другой ледокол от двух специальных рейсов – сначала для доставки геологической партии и оборудования, а затем для их вывоза. Это также позволяло Министерству геологии сберегать средства – до 1470 рублей в год[340].

В начале 1970-х гг. было начато региональное изучение геологического строения и нефтегазоносности осадочных бассейнов Баренцева и Карского морей. Первым мероприятием явилось бурение в 1974 г. глубокой скважины 1-я

---

[338] Эпоха ледокола «Красин». С. 100.

[339] Обоснование технико-экономической эффективности ледокола «Красин» в качестве бытовой и производственно-энергетической плавбазы для обеспечения бурения глубоких разведочных скважин на нефть и газ на островах северных морей. Полярный, 1973: Технический архив ледокола-музея «Красин» (далее – ТА ЛК). № 190. Л. 1–3, 13; Документация по созданию и работе Арктической нефтеразведочной партии морского бурения и технической плавбазе – ледоколе «Красин» на Шпицбергене: НА ЛК. № 280. Л. 5–27; Приёмо-сдаточный акт, 1974 г.: НА. № 285. Л. 5.

[340] ТА ЛК. № 190. Л. 13.

Грумантская на южном берегу Исфьорда вблизи пос. Колсбей (Западный Шпицберген), закладке которой предшествовала длительная дискуссия относительно места её расположения и приоритетных задач, а, соответственно, и выбора конструкции скважины, её глубины. Проектная глубина бурения была ограничена мощностью мезозойских отложений, оцениваемой в 3500 м. Для решения комплекса технических и социальных проблем, возникших вследствие организации нового метода исследования северных территорий, один из разработчиков проекта Д.М. Губерман предложил использовать в порядке эксперимента легендарный ледокол «Красин», специально переоснащённый в этих целях. Бурение выполняла Арктическая нефтегазоразведочная экспедиция (АНГРЭ) треста «Ярославнефтегазразведка» (позднее ПГО «Волгокамскгеология»).

Летом 1974 г. «Красин» был передан в ведение АНГРЭ и отправился к Шпицбергену, как плавбаза 1-й Арктической нефтегазоразведочной экспедиции. Она продлилась с 27 июля 1974 г. до 6 мая 1976 г. – то есть практически два года. За это время установили буровую вышку и осуществили испытание четырёх горизонтов. Скважина была пробурена до глубины 3173 м и остановлена в пермских отложениях. При её испытании были получены притоки жирного метанового газа. Несмотря на тяжёлые климатические условия и длительность работ, из-за которых имела место текучка и нехватка кадров, в целом экспедиция стала весьма удачным опытом проведения геологических исследований в высокоширотной Арктике[341]. По её окончании судно нуждалось в ремонте, который был осуществлён в Мурманске на судоремонтном заводе в 1976–1979 гг. В то же время судно несколько изменило своё название: вследствие принятия в эксплуатацию нового дизельного ледокола «Красин» (28 апреля 1976 г.), построенного в Финляндии, во избежание путаницы с названиями, переоборудованный ледокол получил наименование «Леонид Красин».

Всего с 1974 по 1990 гг. на арктических островах было пробурено 14 параметрических скважин, в том числе три на архипелаге Шпицберген (о. Западный Шпицберген).

Вторая аналогичная экспедиция НИС «Леонид Красин» началась в октябре 1979 г. Судно отправилось к острову Хейса (архипелаг Земля Франца-Иосифа), где геологи и члены экипажа трудились на проходке скважин Нагурская и Хейса до августа 1982 г. В 1980-е гг. работы осуществлялись в соответствии с «Программой бурения опорных и параметрических скважин на островах Советской Арктики в 1981–1985 гг.».

---

[341] Отчёт о 1-й Арктической нефтегазоразведочной экспедиции капитана НИС «Леонид Красин» В.В. Захарова, 17 апреля 1976 г.: НА ЛК № 273. Л. 1–18.

Рис. 19. Эмблема 1-й Арктической нефтегазоразведочной экспедиции, 1974 г.

Аналогичная программа была составлена и на 1986–1990 гг., но осталась невыполненной из-за начавшегося развала СССР. Во многом, благодаря работам на НИС «Леонид Красин» были получены фундаментальные знания о геологическом строении регионов Баренцева и Карского морей. Кроме того была открыта новая крупная нефтегазоносная провинция на шельфе Баренцева и Карского морей, что было отмечено присуждением Государственной премии за 1995 г. группе специалистов во главе с академиком И.С. Грамбергом[342].

В 1980-е гг. НИС «Леонид Красин» базировался в Мурманске, на нём после второй экспедиции осуществлялись судоремонтные работы. Судно находилось в ведении Морской арктической геологоразведочной экспедиции (МАГЭ) производственного геолого-геофизического объединения «Севморгеология». Во второй половине 1980-х гг. корабль совершил несколько рейсов к Западному Шпицбергену. Здесь проводились испытания приборов, ставились буйковые станции; иногда «Л. Красин» обеспечивал безопасность плавания других научно-исследовательских судов. В условиях перестройки МАГЭ продолжала содержать старый корабль, что позволило его сохранить.

[342] *Супруненко О.И., Вискунова К.Г., Суслова В.В.* Организация морского параметрического бурения – неотложная задача государства // http://onaimo.narod.ru/s2.html.

Рис. 20. НИС «Леонид Красин» у о. Хейса, 1981 г.

Летом 1989 г. судно совершило рейс из Мурманска в Ленинград – корабль нуждался в серьёзном ремонте для продолжения работы в прежнем качестве. Во время стоянки в европейских портах (Тромсё, Осло, Гётеборг, Копенгаген, Стокгольм, Хельсинки) был открыт доступ посетителей на борт, проводились экскурсии по судну и машинному отделению, работала выставка-продажа сувениров, в кают-компании и салоне команды были размещены выставки по истории ледокола, деятельности Л.Б. Красина, о работе ПГО «Севморгеология». Судно посетили правительственные и общественные делегации (например, посол СССР в Норвегии А.Г. Тетерин с должностными лицами различных учреждений Норвегии, генеральный консул в Гётеборге, представители общества «Норвегия – СССР» и другие)[343].

В 1989 г. в Ленинграде решалась судьба «Красина». Было принято постановление о его выводе из эксплуатации. Казалось, его ждёт спокойная жизнь, так как 11 августа 1989 г. состоялась передача корабля Морской арктической геологоразведочной экспедицией Министерства геологии СССР на баланс Международного фонда истории науки. Фактически это означало, что судно становится кораблём-музеем на плаву. В декабре 1989 г. «Леонид Красин» совершил экспедицию в Балтийское море по программе Центра экологической безопасности Ленинградского научного центра АН СССР, а в 1990 г. – три заграничных коммерческих рейса в Балтийское и Северное моря, организованных Международным фондом истории науки и Всероссийским обществом «Знание»

[343] Судовые журналы НИС «Леонид Красин», 1976–1989 гг.: НА ЛК. № 119–122, 125–172.

(в европейских портах жителям иностранных государств предоставлялось право подниматься на борт судна и осматривать его).

Рис. 21. НИС «Леонид Красин», 1989 г.

Но в течение всего этого времени серьёзные ремонтные работы, необходимые судну, не осуществлялись. В начале 1991 г. фонд столкнулся с финансовыми трудностями и в мае того же года заключил договор о продаже бывшего ледокола совместному предприятию «Техимекс». Судну неофициально было возращено имя «Святогор», фирма собиралась отдать корабль в бербоут-чартер Внешнеэкономической ассоциации «Меркурий», транспортировав в США. Передача ледокола в аренду сроком на 10 лет была оформлена 16 июля 1991 г. Судно фактически оказалось под угрозой списания на металлолом. Экипаж корабля обратился к президенту Российской Федерации Б.Н. Ельцину и мэру Санкт-Петербурга А.А. Собчаку. Был организован Комитет защиты «Красина» от попыток его продажи за границу и сохранения как исторической реликвии (осень 1991 г.)[344]. Комитет по культуре мэрии Санкт-Петербурга направил иск в городской суд о правомочности сделки по передаче ледокола.

После общественной борьбы постановлением Правительства Российской Федерации № 116 от 20 февраля 1992 г. «Красин» был признан памятником истории государственного значения. 17 апреля того же года Санкт-Петербургский городской суд вынес решение о расторжении сделки об аренде-продаже ледо-

[344] Подборка документов и вырезок из газет по истории ледокола «Красин» в начале 1990-х годов: НА ЛК. № 400. Л. 1–68.

кола. Верховный суд РФ согласился с этим решением. «Красин» остался в России, превратился в государственное предприятие (30 июля 1992 г.) и стал собственностью Санкт-Петербурга. На основе постановления Совета Министров СССР № 850 от 15 августа 1992 г. судно начало свою работу в качестве музея. Кораблю было возвращено его историческое имя «Красин». Но его директора, несмотря на многочисленные попытки, так и не добились достойного финансирования, необходимого для сохранения корабля. Ледокол тихо умирал. В мае 1994 г. он был переведён на Канонерский завод для получения оценки технического состояния и проведения ремонтных работ. 16 мая 1996 г. ледокол «Красин» был зарегистрирован во Всероссийском реестре музеев.

По завершении ремонта в мае 1999 г. «Красин» был ошвартован на набережной Лейтенанта Шмидта напротив Горного института. В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 10 июля 2001 г. № 527 ледокол уже являлся памятником федерального значения.

Рис. 22. «Красин» – музей: первые посетители на борту ледокола, 1992 г.

И вновь, благодаря общественности и неравнодушным людям, стал подниматься вопрос о поисках организации, способной вдохнуть в ледокол новую жизнь. 10 февраля 2004 г. после многочисленных переговоров было принято решение о передаче ледокола «Красин» на баланс Музея Мирового океана Министерства культуры России, который обладает опытом сохранения историче-

ских судов. Таким образом, судно «Красин» стало филиалом Музея Мирового океана[345].

Рис. 23. Во время экскурсии на борту музея-ледокола «Красин», 2005 г.

Музей-ледокол «Красин» относится к классу комплексных морских музеев – суда-музеи, т.е. представляющие историческую ценность суда, на которых размещена экспозиция, но и сами они являются объектами показа и своеобразной экспозицией. Суда-музеи объединяют два музейных профиля: исторический и технический (музейная экспозиция раскрывает историю корабля, но сам корабль – памятник техники). Воздействие на посетителя подлинных корабельных артефактов усиливается за счёт музейных предметов, органично вписанных в выставочное пространство.

Ледокол «Красин» – символ истории освоения Арктики

В 2012 г. исполнилось 95 лет легендарному ледоколу «Красин», который по праву является символом истории исследования и освоения Арктики. С ним связаны знаковые события всемирной истории XX века. По многим параметрам судно является уникальным историко-культурным объектом.

«Красин» – старейший в мире арктический линейный ледокол на плаву, который проработал в морях 73 года.

«Красин» – участник ряда выдающихся экспедиций в Арктике. Среди них:

- Первая крупная международная спасательная экспедиция в Арктике с применением ледокола (спасение «Соловья Будимировича», 1920 г.);

[345] Свидетельство о праве собственности на судно, выдано 19 мая 2004 г. МФ-II № 005206.

- Самая крупная в мире международная спасательная экспедиция в Арктике (спасение членов команды дирижабля «Италия», отправившегося к Северному полюсу под руководством Умберто Нобиле в 1928 г.);
- Участие в операции по спасению челюскинцев (поход в 1934 г. через Атлантику, Панамский канал и Тихий океан);
- Участие в поисках экипажа С.А. Леваневского и многие другие спасательные операции.

«Красин» в 1920–1930-х гг. являлся символом Советской России на международной арене (после спасения экспедиции Умберто Нобиле) и, пожалуй, самым известным кораблём в СССР до постановки на вечную стоянку «Авроры». Экспедиция по спасению экипажа дирижабля «Италия» на ледоколе «Красин» стала толчком к разработке и запуску масштабной программы освоения Арктики и Северного морского пути. Именно благодаря походам «Красина» в конце 1920 – первой половине 1930-х гг. было доказано, что в Арктике не существуют два больших географических объекта, на достижение которых были направлены многие экспедиции – речь идёт о земле Джиллеса и Земле Андреева. В течение многих лет «Красин» обеспечивал проводки судов и работу научных экспедиций вплоть до конца 80-х гг. XX века.

На его борту трудились выдающиеся советские ученые – Р.Л. Самойлович, О.Ю. Шмидт, П.П. Ширшов, Н.И. Евгенов и многие другие; проведен колоссальный объем научных работ. Ледокол стал настоящей кузницей кадров – выдающаяся плеяда капитанов работала на ледоколе. Так, П.А. Пономарёв и Ю.С. Кучиев, ходившие на «Красине», стали впоследствии капитанами первых атомоходов.

«Красин» – единственное сохранившееся судно в России – участник полярных конвоев и морских сражений в годы Второй мировой войны.

«Красин» участвовал в поиске первых месторождений нефти и газа на шельфе Арктики и в 1970-х гг. снабжал электричеством буровые установки.

Ледокол являлся образцом для выпуска серии судов ледового класса в России и за рубежом (в частности, Wind-Class ледоколы, построенные в США) и оказал большое влияние на развитие технологий арктического судостроения.

На борту судна до наших дней сохранилась уникальная паровая машина и паровые котлы, требующие капитального ремонта.

Сейчас музей «Ледокол «Красин» ошвартован на набережной Лейтенанта Шмидта в Санкт-Петербурге, на его борту, как и прежде, трудится экипаж и научные сотрудники. «Красин» – одно из ярчайших явлений в истории Арктики, и он продолжает выполнять свою миссию.

Часть 2

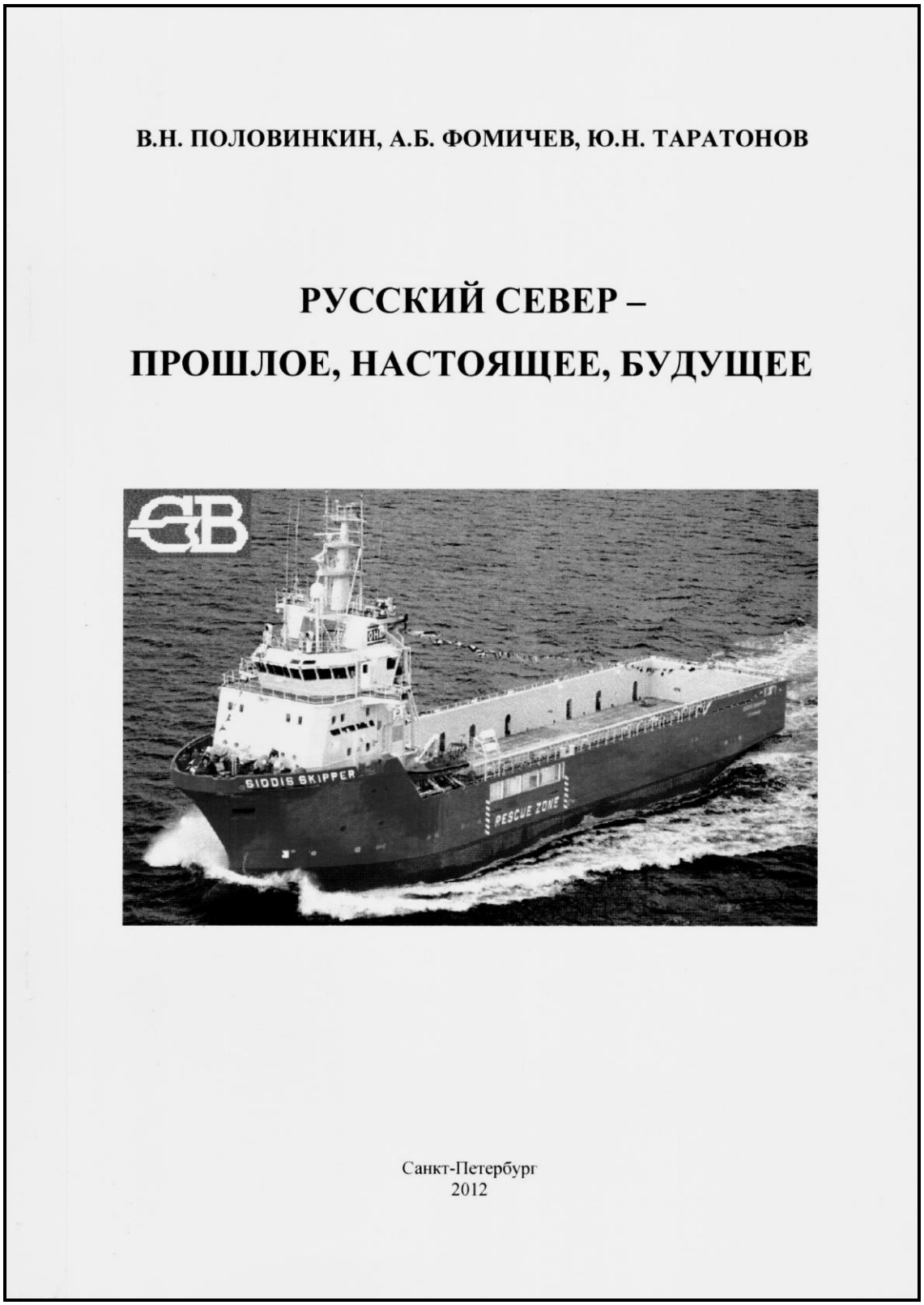


Рис. 1. *Половинкин В.Н., Фомичев А.Б., Таратонов Ю.Н.* Русский Север: прошлое, настоящее, будущее. – СПб.: Изд-во ОАО СЗ «Северная верфь», 2012. 262 с.

В.М. Апанасенко

Член-корреспондент Российской академии ракетных и артиллерийских наук, контр-адмирал (г. Москва)

Региональная безопасность российской Арктики

1. Введение

Согласно последним исследованиям в области актуальных проблем безопасности социума «Региональная безопасность – защищенность системы взаимоотношений государств того или иного региона от угроз дестабилизации обстановки в регионе, кризисов, вооруженных конфликтов и войн регионального масштаба» [3].

С этих позиций вполне правомерно рассматривать проблему региональной безопасности Арктики, как защищенность системы взаимоотношений, прежде всего, арктических государств от угроз дестабилизации обстановки в Арктике, кризисов, вооруженных конфликтов и войн в этом регионе.

2. Предыстория вопроса. Участники возможного процесса дестабилизации обстановки в Арктическом регионе

Ранее к арктическим государствам относили: Россию, Соединенные Штаты Америки, Норвегию, Канаду, Данию (Гренландия) и, по взаимной договоренности, за каждым из указанных государств были закреплены соответствующие секторы Арктики, образуемые меридианами от крайних точек северных границ этих государств до северного полюса планеты. И, пока Арктика представлялась всем ледяной пустыней, такое деление всех устраивало, претензий никто ни к кому не предъявлял. С открытием в этом регионе больших запасов углеводородов и других полезных ископаемых военно-политические руководства ряда зарубежных стран стали активно разрабатывать новые стратегии продвижения своих национальных интересов в зоне Арктики.

В настоящее время на арктический регион претендуют, в разной степени, уже семнадцать государств: США, Норвегия, Канада, Дания, Россия, Великобритания, Исландия, Бельгия, Ирландия, Швеция, Финляндия, Нидерланды, Латвия, Литва, Эстония, Польша и Германия. Некоторые эксперты не согласны с таким делением и настаивают, что уже более двадцати стран, включая Японию и Китай, втянуты в этот процесс. Даже Китай имеет наземную базу на Шпицбергене, в 2012–2015 гг. планирует провести три серьезных экспедиции в Арктику и построить второй ледокол водоизмещением около 8000 тонн. Первый ледокол такого типа уже несет службу в арктических районах [47].

Не опровергая мнение экспертов, в данном исследовании сосредоточимся только на вышеупомянутых семнадцати странах.

Большая часть этих стран входит в блок НАТО (США, Великобритания, Дания, Исландия, Канада, Норвегия, Латвия, Литва, Эстония, Польша, Нидерланды) и выступает единым фронтом, участвуя в других межгосударственных образованиях (советах), решающих вопросы Арктики. К таким в первую очередь относятся: Арктический совет, Совет Баренцево-Евроарктического региона (СБЕР), Комиссия Европейских сообществ, Совет министров Северных стран (Северный совет) и другие.

В Арктический совет входят 8 арктических государств: США, Канада, Исландия, Норвегия, Дания, Швеция, Финляндия и Россия. Отдельные страны также хотят участвовать в Арктическом совете в качестве постоянных наблюдателей. Китай уже подал заявку на приобретение такого статуса [47].

В Совет Баренцево-Евроарктического региона (СБЕР) входят Дания, Исландия, Норвегия, Российская Федерация, Финляндия и Швеция, а также Комиссия Европейских сообществ. Девять государств – Великобритания, Германия, Италия, Канада, Нидерланды, Польша, Франция, США, Япония – имеют статус наблюдателей.

В Северный совет входят члены Совета министров северных стран. Это – Дания, Финляндия, Исландия, Норвегия, Швеция, автономные территории: Фарерские острова (Дания), Гренландия (Дания), Аландские острова (Финляндия). Кроме этого, с 1991 г. существуют информационные офисы Северного совета в Эстонии, Латвии и Литве, а также в Санкт-Петербурге и Калининграде [5].

При этом практически все эти страны имеют претензии друг к другу по поводу тех или иных территорий, входящих в зону Арктики.

Так, например:

– Канада конфликтует с Данией, и на границе между Данией и Канадой может разгореться первый нецивилизованный конфликт приарктических государств. Вот уже три десятка лет эти страны не могут поделить крошечный каменистый островок Ханса (Туркупалук), расположенный во льдах Северо-Западного прохода, соединяющего Тихий и Атлантический океаны. Собственно, остров представляет собой всего лишь трехкилометровую полосу обледенелых скал. До сих пор за скалу в океане шла флажная война. Экспедиции Дании и Канады по очереди водружали свои стяги на острове Ханса. Однако, в последние годы конфликт обострился. Канада провела в районе острова военные манёвры, глава министерства обороны этой страны высадился на спорной территории, вызвав своими действиями протест Копенгагена. Дания уже выслала к острову патрульный арктический катер «Тулугак», который должен обозначить военное присутствие королевских ВМС в регионе;

– Бельгия имеет не разрешенный спор с Ирландией;

– Великобритания спорит за континентальный шельф с Данией, Исландией и Ирландией;

– Канада спорит с США из-за морской границы в море Бофорта, пролив Хуан-де-Фука, остров Мачиас-Сил;

– Ирландия не разрешила до конца вопросы с Данией, Великобританией и Исландией по континентальному шельфу Фарерских островов за пределами двухсотмильной зоны;

– Исландия спорит за континентальный шельф Роколл с Данией и Великобританией, спорит с Данией о средней линии рыболовства между Исландией и Фарерскими островами, спорит с Данией, Великобританией и Ирландией о континентальном шельфе Фарерских островов вне двухсотмильной зоны;

– Дания спорит по поводу континентального шельфа Роколл с Исландией, Ирландией и Великобританией, спорит с Исландией о средней линии рыболовства между Исландией и Фарерскими островами, ведет спор с Исландией, Великобританией и Ирландией о континентальном шельфе Фарерских островов вне двухсотмильной зоны. Спорит с Канадой за остров Ханса;

– Норвегия имеет особые претензии к России (территориальные притязания в Арктике – Земля Королевы Мод, Свальбард (Шпицберген) [5] и другие. Даже подписанный в 2010 году руководителями этих стран договор о разграничении примерно 175 тыс. кв. км богатой нефтью и газом приграничной акватории, по мнению отдельных экспертов, является той уступкой со стороны России, которая не решит проблемы [12, 15];

– США претендуют на районы, которые Россия считает своими, и устремлены к установлению контроля за Северным морским путем, спорят с Канадой из-за морской границы в море Бофорта, пролива Хуан-де-Фука, острова Мачиас-Сил.

Даже такой неполный перечень причин и возможных участников дестабилизации обстановки в Арктическом регионе заставляет сосредоточить внимание мирового сообщества на решении проблем Арктики. Ведь, с известной долей условности, можно утверждать, что она на сегодняшний день является источником не только новых информационных, но и «горячих» войн, способных перерасти в мировой конфликт. Корреспондент британской «The Times» Тони Халпин также считает, что вопрос о том, кому принадлежит Арктика, может спровоцировать новую мировую войну [31].

Трудно спорить с экспертами, утверждающими, что начало активной фазы арктического противостояния приходится на девяностые годы, когда Россия ратифицировала Конвенцию ООН по морскому праву и согласилась с установлением ей 200-мильной зоны без признания приоритета России над остальными

территориями Арктического сектора (по меридианам к северному полюсу), ранее относящегося к России. Факт усиления противоречий приходится на эти годы. Кстати, Америка до сих пор не ратифицировала указанную Конвенцию, что способствует ей в решении своих арктических вопросов.

3. Заявления и действия отдельных участников Арктического процесса

В предыдущей главе были обозначены основные, активно действующие, участники Арктического процесса, и частично указаны нерешенные вопросы между ними. Остановимся на заявлениях некоторых представителей и действиях отдельных стран, участников этого процесса.

Соединенные Штаты Америки. Неоднократно высокопоставленные должностные лица и администрации Буша, и администрации Обамы, делали официальные заявления в отношении планов США на Арктику. И это не просто заявления, это подготовка к будущим активным действиям и указания соответствующим структурам как в самих штатах, так и среди союзников США.

Осенью 2008 года сенат конгресса США принял положение об определении границ морской экономической зоны и континентального шельфа США. Была создана комиссия, в задачу которой входит составление точной карты территориальных вод США. Уже в настоящее время США дислоцируют на Аляске 24 тыс. военнослужащих, три базы армии (сухопутных войск) и три – ВВС, а также несколько объектов Береговой охраны. Однако считается, что этих сил и их возможностей недостаточно.

В 2009 году министерство ВМС США выпустило документ под названием «Арктический план действий ВМС» (опубликован американским вебсайтом Wired.com) в котором указывается, что «ключевыми стратегическими документами, влияющими на этот план действий, являются президентские директивы по национальной безопасности № 66 и № 25, а также Совместная стратегия для морской державы XXI века». Wired.com приводит прямую цитату из этой директивы: «У Соединенных Штатов есть широкие и фундаментальные интересы в Арктическом регионе, и Вашингтон готов действовать либо независимо, либо совместно с другими государствами, чтобы обезопасить эти интересы. Среди этих интересов – такие вопросы как противоракетная оборона и системы раннего оповещения; развертывание морских и воздушных систем для стратегических морских перевозок, стратегического сдерживания, присутствия на морях и операций морской безопасности; а также вытекающая из этого свобода навигации и пролета над территорией». Далее в этом источнике сообщается о задаче «сохранения глобальной мобильности американских военных и гражданских судов и самолетов по всей площади Арктического региона». В четвертом пунк-

те документа оговаривается, что «Сенат должен как можно скорее одобрить присоединение США к Конвенции ООН по морскому праву, чтобы защитить и способствовать американским интересам, включая Арктику. Присоединение к конвенции послужит интересам национальной безопасности Соединенных Штатов, включая морскую мобильность наших вооруженных сил по всему миру. Оно гарантирует суверенные права США над большими приморскими районами, включая ценные природные ресурсы, которые там находятся». Спустя четыре дня после публикации директивы радиостанция «Голос России» прокомментировала этот документ следующим образом: «В последние дни у власти президент Джордж У. Буш утвердил военное «морское могущество» США над богатой нефтью Арктикой в очередных попытках гарантировать постоянное американское присутствие в регионе и развертывание там объектов ПРО. Согласно тексту широкомасштабной новой директивы по Арктике, выпущенной всего за восемь дней до инаугурации Барака Обамы, Соединенные Штаты объявляют территории внутри Полярного круга зоной своих стратегических интересов. Новой администрации посоветовали расширить американское присутствие в Арктике» [19].

Новая американская администрация доказала, как практически и во всех остальных случаях, что является преданным претворителем в жизнь геополитических планов своего предшественника. Новая арктическая стратегия предусматривает совместные действия в Арктическом регионе.

В Исландии была проведена двухдневная встреча с участием генерального секретаря Альянса и высокопоставленных военных США, Канады, Дании, Норвегии. Встреча, получившая название «Семинар по перспективам безопасности на Крайнем Севере», послушно поддержала арктическую инициативу Америки, и по ее результатам было объявлено, что «Крайний Север потребует в ближайшие годы еще больше внимания со стороны Альянса» [19]. Россию не пригласили на это мероприятие даже в качестве наблюдателя. Принимая во внимание тот факт, что все арктические приморские страны кроме России входят в НАТО, вполне очевидно, кого альянс считает своим соперником в этом регионе.

Вполне уместно отметить, что, по сведениям отдельных сайтов, вышеуказанный Арктический план действий включает в себя такие понятия как: «… стратегия, миссия и планы, операции и учения, инвестиции в вооружения, платформы, сенсоры, командование, коммуникации, наблюдение и рекогносцировочные объекты, стратегические коммуникации, боевые действия под водой, экспедиционная война, наступательные боевые действия, стратегические морские перевозки …» [19].

Особая роль ВМС подчеркивается во многих разработках Соединенных Штатов, так, например, в «Стратегии сотрудничества по военно-морским силам XXI века». Будущую ситуацию в Арктике авторы документа включили в список «вызовов новой эры», к которым США необходимо быть готовыми. США будут по-прежнему использовать свои ВМС для демонстрации военной мощи и давления на те государства, политика которых не устраивает Вашингтон. В этом состоит одна из целей новой американской военно-морской стратегии.

В последующие месяцы четыре члена НАТО с долговременными территориальными претензиями в регионе – Канада, Дания, Норвегия и Соединенные Штаты – произвели военные действия в регионе в подтверждение обещания, данного альянсом на этом «семинаре».

ВМС США приступили к реализации планов развертывания военно-морской базы передового базирования в Арктике. Начали постоянное патрулирование под арктическими льдами американские атомные подводные лодки ([18], таблица № 1 [41]). Эксперты придают этому большое значение и, со ссылкой на зарубежные источники сообщают: «Как отмечает Чарльз Винсент из управления военно-морских исследований, решение о выделении средств на использование подводных лодок для сбора научных данных в Арктике было принято еще в апреле 2010 г. По словам представителей ВМС США, ежегодные расходы на эту программу с 2012 по 2016 фин. гг. составят 4–5 млн долл., а общая стоимость достигнет 20 млн долл. По словам Ч. Винсента, реальный объем средств будет в два раза выше, поскольку в Арктику будет перенесена часть общих научно-исследовательских работ управления военно-морских исследований ВМС США. Как он поясняет, «у нас есть выбор: либо проводить исследования в тропиках, либо проводить исследования в средних широтах, либо проводить их в Арктике. Соответственно, есть возможность перенести в этот регион часть нашей научной работы, которая больше связана с Арктикой» [41].

На Аляске проведены учения «Северный край–2008». В них участвовали пять тысяч военнослужащих, 120 самолетов и несколько кораблей, в том числе и авианосец [18]. В 2009 году аналогичные военные учения Operation Nanook проводились в приполярных широтах уже с участием 500 солдат вооруженных сил Канады. В том же 2009 году, по сведениям журнала «Национальная оборона», по инициативе США было проведено крупное командно-штабное учение по аттестации сил реагирования НАТО под условным наименованием «Стедфаст Джанкчер–2009» (STEADFAST JUNCTURE 2009). Это учение проводилось с 19 по 31 мая одновременно в Бельгии, Германии, Италии, Норвегии и Португалии. Официально цель учения заключалось в подготовке, проверке и аттестации командования объединенными силами в Лиссабоне, которое официально должно командовать указанными силами реагирования. В учении были

задействованы около 1800 военнослужащих и гражданских специалистов Североатлантического альянса. В 2012 году в Арктике проведены учения уже с задействованием 16000 военнослужащих.

Таблица № 1

Учения американских подводных лодок в Арктике

Дата	Место учений	Название подводных лодок	Класс подводных лодок	Характеристика учений
март 2007	Море Бофорта, 333 км от северного побережья Аляски	АПЛ «Александрия» (SSN-757); британская АПЛ «Тайрлесс» (S-88)	«Лос-Анджелес»; «Трафальгар»	Совместные американо-британские учения. Цель учений – улучшение тактического взаимодействия американской и британской подводных лодок, работы средств связи и ходовых качеств. В ходе учений АПЛ «Александрия» совершила всплытие через лед толщиной 60 сантиметров
июль 2008	Северный полюс	АПЛ «Провиденс» (SSN-719)	«Лос-Анджелес»	В ходе перехода из порта приписки Гротон (шт. Коннектикут) в Северо-Восточную Азию совершила всплытие 1 июля 2008 года на Северном полюсе
март 2009	Море Бофорта	АПЛ «Елена» (SSN-725); АПЛ «Аннаполис» (SSN-760)	«Лос-Анджелес»	Отработка боевого применения подводных лодок в условиях Арктики. Подводные лодки произвели пробные торпедные пуски и испытали работу гидролокаторов. Во время учений АПЛ «Аннаполис» совершила всплытие на поверхность через лед толщиной 90 сантиметров
октябрь 2009	Северный полюс	АПЛ «Техас» (SSN-775)	«Вирджиния»	В ходе перехода к месту постоянного базирования в Перл-Харбор (шт. Гавайи) 13 октября 2009 г. совершила подледное всплытие около Северного полюса
март 2011	257 км (160 миль) к северу от Прудхо-Бей	АПЛ «Нью-Гемпшир» (SSN-778); АПЛ «Коннектикут» (SSN-22)	«Вирджиния» «Си Вульф»	Проверка работоспособности и боевых возможностей подводных лодок в условиях Арктики. В ходе учений была испытана новейшая система связи для подводных лодок производства компании «Рейтон». Кроме того, АПЛ «Коннектикут» совершила всплытие через лед толщиной 65 см

Арктический план, по существу, является комплексным планом, предусматривающим действия всех государственных, негосударственных, общест-

венных и других организаций и структур. По сообщениям РИА Новости, США и Канада провели в этом году очередную экспедицию по исследованию арктического шельфа, миссия стала продолжением работы в Арктике, начатой в 2008 году. Как и в прошедшие два года, в этой миссии участвовали ледокол береговой охраны США Healy и корабль канадской береговой охраны Louis S. St-Laurent [29].

Одновременно со скандинавскими маневрами, ВМС США провели свои ежегодные балтийские учения (BALTOPS), в которых приняли участие ВМС двенадцати стран-участниц НАТО, а также стран-союзниц. В центре операции был флагманский корабль Шестого флота ВМС США «Гора Уитни» (USS Mount Whitney).

Задача BALTOPS – собрать на одни учения представителей всех стран, – сказал капитан Джей Джи Олаф Албрехт (J.G. Olaf Albrecht), глава делегации штаб-квартиры немецкого флота. – Мы узнаем, как действуют ВМС других стран, и учимся сосуществовать в Балтийском море, это особенно касается бывших советских республик, таких как Литва и Латвия. Это очень ценный опыт» [7].

С середины 2000-х на Аляске регулярно проводятся военные учения типа «Northern Edge 2009». В учениях как правил задействуются авианесущая группировка и стратегическая авиация.

Заслуживают внимания публикации экспертов, акцентирующих внимание на том, что ВМС США является главной силой решения основных проблем Арктики. По материалам иностранных СМИ, командование ОВС США надеется иметь к 2020 году в основном надводном боевом корабельном составе ВМС не менее 92 единиц: 11 авианосцев, 19 крейсеров УРО CG (X), 62 эсминца УРО (DOG). Кроме того, до 2011–2015 гг. ВМС США также приобретут 55 кораблей нового проекта LCS типа Freedom и Independence (Littoral Combat Ship – прибрежной зоны). В течение 10–15 лет Соединенные Штаты примут на вооружение 7 эскадренных миноносцев DD(X) с улучшенными мореходными качествами для использования в прибрежных акваториях.

Такое значение военно-морским силам придавалось всегда. Один из авторитетных экспертов, М. Иринин сообщает [33], что еще в 1991 году начальник штаба ВМС США адмирал К. Трост сделал сакраментальное заявление: американский флот является той силой, которую чаще всего выбирали президенты Соединенных Штатов для защиты национальных интересов. В 1992 году с распадом СССР и принятием Вашингтоном национальной военной стратегии региональной направленности к разработке в Комитете начальников штабов (КНШ) Объединенных вооруженных сил (ОВС) США новых морских концепций приступило специально созданное подразделение – Командование военно-

морских доктрин (Naval Doctrine Command). Согласно прогнозам специалистов Командования военно-морских доктрин, в ближайшее двадцатилетие при проведении международных миротворческих, спасательных, гуманитарных и других операций ВМС США и ОВМС альянса укрепят довлеющие позиции на море, прежде всего над Россией, Китаем и Индией.

В частности, такие пресыщенные оптимизмом заявления адмиралов Пентагона о передовой роли ВМС концептуально закреплены в документе КНШ ОВС США «Единая перспектива-2010», определяющем развитие военной стратегии страны в XXI веке. Из него следует, что в 2020–2030 гг. ВМС США окончательно займут оперативно-стратегическое океанское превосходство. Начиная с 1998 года пути достижения обозначенной цели лидерства в вооруженных силах время от времени корректируются американскими адмиралами посредством документов с говорящими названиями «Вперед… с моря: В любое время в любом месте» (1998 год), «Маневренные действия экспедиционных сил», «Ведение боевых действий в едином информационном пространстве» (Network-Centric Warfare, 2002 год). Однако аналитики Naval Doctrine Command при этом оговаривают обязательное условие: США добьются мирового господства на море при создании интегрированной структуры североатлантических ОВМС, работающей в масштабе реального времени с единым (разумеется, американским) центром боевого управления корабельными, воздушно-космическими, амфибийно-десантными силами и средствами обеспечения, в первую очередь системами освещения обстановки и целеуказания. Так, пакет адмиральских документов «Вперед… с моря» и «Ведение боевых действий…» трансформировался в концептуальный «портфель морского превосходства» с названием «Морская мощь–21» [33].

Предпринимаются и меры по усилению непосредственного американского военного присутствия в Арктике. Так, в Норвегии, в непосредственной близости от границ с Россией, в г. Варде размещен радар ПРО США «Globus II». Ранее «Globus II» находился на базе ВВС США Ванденберг в Калифорнии. Он был разработан для получения разведданных о баллистических ракетах. В настоящее время это – идеальное положение для слежения за российскими межконтинентальными ракетами на пространстве от Плесецка до Камчатки [42].

Важным событием в этой связи является подписание нового Плана объединенных военных командований США, который усиливает централизацию, обеспечивает тесное сотрудничество между Европейским командованием и НАТО и «…будет иметь решающее значение для обеспечения национальной безопасности США в процессе выдвижения странами региона своих территориальных и экономических претензий в отношении Арктики. Кроме того, Евро-

пейское командование имеет многолетний опыт взаимодействия со своими российскими коллегами…» [41].

Небезынтересно отметить, что Соединенные Штаты, укрепляя и развивая свои вооруженные силы, заботятся о том, чтобы окружающие их страны воспринимали бы это как необходимость и для самих Штатов, и для всего Запада. В этом смысле и проблема расширения владений в Арктике также облекается в различные формы. Так в начале этого века была разработана новая теория, называемая концепцией «стратегических коммуникаций». Министерство обороны США в интересах развития этой концепции в марте 2008 года провело первую конференцию на базе колледжа комитета начальников штабов в г. Норфолке. На конференции были определены основные принципы «стратегических коммуникаций» (СК): квалифицированное руководство, правдоподобие, доступность, диалог, масштабность, согласованность, целенаправленность, оперативность и непрерывность. Для уточнения концепции СК планируется каждые два года корректировать их.

Канада. В 2008 году премьер-министр Канады, вместе с кабинетом министров, проинспектировал север страны (г. Инувик). Основная цель поездки, по данным канадских СМИ, – усилить милитаризацию Арктики. Эксперты не сомневаются, что процесс передела мира в Арктике будет развиваться очень быстро, так как углеводороды подходят к концу, а доступ к залежам нефти и газа на Северном полюсе по мере таяния льдов из-за глобального потепления будет облегчаться. Канада, не обладая военной мощью России или США, пытается подготовиться к переделу, бросив на это немалые силы [32].

Официальный нынешний курс провозгласил глава канадского правительства Стивен Харпер, заявив летом 2010 года о расширении юрисдикции Оттавы в Арктике на расстояние до 200 миль от побережья. Главная цель этого шага – установление контроля над Северо-Западным морским путем, до сих пор считающегося международным. Отныне все иностранные корабли, находящиеся ближе 200 миль от берегов Канады, обязаны будут уведомлять канадскую береговую охрану о своем присутствии.

По словам Стивена Харпера, все больше стран проявляет заинтересованность в морских путях в канадской части Арктики. «Меры, принимаемые нами, станут ясным посылом миру: Канада берет полную ответственность за охрану окружающей среды и юрисдикцию в своих арктических водах», – заявил г-н Харпер. Речь идет о расширении географии действия (до 233 миль) канадского закона о предотвращении загрязнения арктических вод (до сих пор он работал лишь в 100 милях от побережья Канады), а также о расширении закона о судо-

ходстве, согласно которому в 200 милях регистрация иностранных кораблей будет обязательной.

Канадские эксперты поддержали инициативу Стивена Харпера, назвав это «правильным и своевременным» шагом. «Я целиком поддерживаю заявление премьер-министра. Второй раз за всю историю Северо-Западный морской путь, возможно, будет свободен ото льда, и вопрос с его юрисдикцией нужно было решать окончательно», – сказал РБК daily ведущий канадский эксперт по Арктике университета Калгари Роббер Убер. По его словам, США, до сих пор контролировавшие проход (это было одним из наиболее острых разногласий между двумя странами), вряд ли будут сильно противиться решению канадских властей. За последние недели между США и Канадой проходили интенсивные консультации по вопросам, связанным с ресурсами и судоходными путями Арктики [32].

Канада отвергает претензии России на расположенный в Арктике хребет Ломоносова и намерена доказать, что он является частью канадской территории. Как передавала ИТАР-ТАСС, Оттава предъявляет дополнительные права на арктический шельф и выступает с рядом соответствующих заявлений по этому поводу. «Есть территории, которые принадлежат нам, где наш континентальный шельф подлежит расширению, например – хребет Ломоносова, который является продолжением нашей территории. Мы это докажем», – сказал глава МИД Канады Лоуренс Кэннон, выступая в среду с лекцией в московской Дипломатической академии России. По словам Кэннона, Канада намерена подать соответствующую заявку на расширение национального сегмента континентального шельфа в Арктике в комиссию ООН по морскому праву до 2013 года [22]. Фактически, этим и рядом других заявлений Канада объявила значительные территории Арктики (практически 30%) своей собственностью [25].

Для отстаивания своих претензий в Арктических районах Канада прилагает немало усилий в различных направлениях и в том числе приступила и к увеличению своих вооруженных сил в Арктике. Только в 2007 году канадские вооруженные силы четыре раза проводили в Арктике военные учения, включая стрельбы с применением боевых патронов и снарядов. В 2009 году во время военных учений Operation Nanook боевые навыки действий в приполярных широтах приобрели 500 солдат вооруженных сил Канады. Численность подразделений рейнджеров в Арктике будет увеличена на 640 человек. Об этом сообщил командующий вооруженными силами Канады на Крайнем Севере бригадный генерал Дэвид Миллар.

За последние шесть месяцев численность этих подразделений резерва канадских вооруженных сил уже была увеличена более чем на 100 человек. Подразделения рейнджеров, которые сейчас насчитывают 1622 военнослужащих,

состоят в основном из индейцев-инуитов и представителей других коренных народов. Они участвуют в патрулировании обширной территории и привлекаются к поисково-спасательным операциям. «Рейнджеры – это наши глаза и уши в Арктике, они помогают нам защищать Север, – отметил генерал в беседе с журналистами. – Рейнджеры обеспечивают нас информацией о том, что происходит в арктических районах». В подготовленном в мае докладе сената канадского парламента отмечалась необходимость более активного использования подразделений рейнджеров, оснащения их техникой, необходимой для того, чтобы патрулировать не только сушу, но и прибрежные зоны [32].

В 2009 году канадская полиция начала патрулирование реки Маккензи, чтобы продемонстрировать, что «Арктика – составная часть Канады». Причем суда береговой охраны Канады даже провели военные учения в море Бофорта. «Эта операция должна подчеркнуть, что Арктика является составной частью Канады, а Канада – арктической державой,– заявлял тогда представитель канадской полиции Уэйн Норрис.– Мы стремимся к тому, чтобы наше присутствие было заметным». Так что очередной шаг Канады – создание заповедника в Арктике – есть продолжение политики создания прецедентов. Все это способно стать причиной крупного международного скандала с участием России, поскольку является попыткой изменить существующий «территориальный расклад сил» в арктической зоне. Поскольку потепление климата в северном регионе происходит в два раза быстрее, чем где бы то ни было на планете, его хозяйственное освоение становится делом достаточно близким по времени. Поэтому Канада не только срочно, не гнушаясь «методов XV века», водружает флаг в арктических водах, но ее ученые также спешно готовят доказательства, что хребет Ломоносова является естественным продолжением как раз не российского, а североамериканского, т.е. канадского, континентального шельфа. И будут наравне с Россией пытаться доказать свои права на этот район арктического дна [25].

По сведениям отдельных источников, Канада, назначенная на роль передового отряда в грядущей борьбе с Россией за Арктику (главным предметом спора тут является хребет Ломоносова, тянущийся на 1800 километров от Новосибирских островов России, через центр Арктического океана до канадского о-ва Элсмир, расположенного в Канадском Арктическом архипелаге), выполняя свое предназначение, провела крупнейшие в истории военные учения, открыла новые базы и продемонстрировала растущую грубость и бряцание оружием в сторону России [32].

Норвегия. Переместила операционное командование вооруженными силами из Ставангера, в южных районах страны, в Рейтан (Reitan) в окрестностях

Бодо (Bodo) на севере страны. Тем самым Норвегия стала первой страной, разместившей операционное командование вооруженными силами в арктических широтах, – в непосредственной близости от района возможных конфликтов за обладание ресурсами Арктического района. Одновременно с передвижением Центра оперативного командования в Арктику закупила 48 боевых самолетов Lockheed F-35 для проведения арктических патрулей.

С 8 по 18 июня 2009 г. участвовала в проводившихся учениях сил НАТО под кодовым названием «Loyal Arrow 2009» («Верная стрела»). Часть основных сил, задействованных в учениях, базировались на норвежскую Bodo.

Принимала участие в крупных командно-штабных учениях по аттестации Сил реагирования НАТО под условным наименованием «Стедфаст Джанкчер 2009» (STEADFAST JUNCTURE 2009).

Одновременно с этим Норвегия стремится сократить иностранную экономическую и научную деятельность на Шпицбергене, поставив ее под полный национальный контроль и управление; установить одностороннее норвежское регулирование над прилегающей к архипелагу акваторией и шельфом; использовать неоднозначность толкования норм Парижского договора от 2 февраля 1920 года в своих интересах.

Норвежцами разработана программа развития северных территорий, получившая название «Баренц–2020». Данный план станет основным, определяющим политику Норвегии в арктических районах. Его целью является укрепление координирующей, руководящей и направляющей роли Осло в развитии Арктики.

Хотя, даже союзники Норвегии по НАТО выражают неприятие такой политики. В начале мая 2006 года было озвучено заявление представителя государственного департамента США Аманды Роджерс-Харпер, сказавшей, что «Вашингтон поддерживает ту позицию, согласно которой все участники Договора от 1920 года имеют абсолютно равные возможности, включая использование минеральных ресурсов, которые могут быть обнаружены на относящемся к Шпицбергену континентальном шельфе» [13].

Швеция. Ежегодно эта страна, начиная с 2009 года, участвует, предоставляя и свою территорию, в учениях сил НАТО под кодовым названием «Loyal Arrow» (Верная стрела), в которых принимают участие тысячи военнослужащих из разных стран, как членов НАТО (Германия, Великобритания, Италия, Норвегия, Польша, Португалия, Турция, США и пр.), так и стран, не являющихся членами НАТО (Финляндия, Швеция).

Основные силы, задействованные в учениях, как правило, базируются на шведскую авиабазу Lulea, норвежскую Bodo и финскую Oulu. К учениям при-

влекаются военно-воздушные и военно-морские силы стран НАТО. Основная задача – отработка приемов ведения военных действий в условиях Крайнего Севера. По сценарию маневров, проходящих неподалеку от российской границы с Норвегией и Финляндией, две выдуманные североевропейские страны ссорятся из-за запасов нефти и газа на спорной территории. В конфликт на стороне одного из участников вступает НАТО. Намек для противников втягивания нейтральной Швеции в игры Североатлантического альянса более чем прозрачный.

«Верная стрела» – не только самые крупные учения ВВС и ВМС на территории Швеции, но и «самые натовские». Все прежние маневры с участием альянса на территории нейтрального королевства проходили под эгидой ООН и были нацелены на предотвращение гуманитарных катастроф. Нынешние же целиком спланированы НАТО.

По мнению экспертов, это обстоятельство, а также тот факт, что на борту принимавшего участие в учениях британского авианосца, по всей вероятности, присутствовало ядерное оружие, заставляет критиков учений (в парламенте это Левая партия и Партия зеленых) говорить о нарушении правительством Швеции сразу двух принципов: нейтралитета и запрета на присутствие на территории страны ядерного оружия. Россию, в отличие от предыдущих маневров с участием НАТО на территории Швеции, не пригласили поучаствовать. Военный атташе посольства РФ в Стокгольме, как сообщает «Шведское радио», мог приехать в качестве наблюдателя, но Москва ответила отказом. Эксперт по проблемам безопасности общественной организации «Шведский мир» Линда Окерстрем так прокомментировала нежелание нашей страны послать наблюдателя: «Россия опасается нападения со стороны Запада. Москва многократно обращала внимание на то, что НАТО переносит свои учения все ближе к границам России. Нынешние маневры носят именно такой характер» [7].

Также Швеция принимает участие, совместно с США, Великобританией, Эстонией, Финляндией, Францией Германией, Латвией, Литвой, Нидерландами, Польшей и Данией, в маневрах ВМС стран НАТО «Baltic Operations».

Дания. Уделяет большое внимание Арктике. 27–29 мая 2008 года впервые собрала главных арктических соседей на Конференцию по Северному Ледовитому океану в небольшом гренландском городке Иллулиссат. Кроме хозяек (Дания/Гренландия) сюда прибыли министры иностранных дел России, США, Канады и Норвегии. На следующий год парламентом страны был принят план безопасности Дании на период 2010–2014 гг., значительная часть этого плана посвящена Арктическому региону. В документе, в частности, говорится: «Возрастающая активность в Арктике изменит геополитическое значение региона и

в долгосрочном плане создаст больше вызовов для датских вооруженных сил». Дания собирается разместить в Арктике воинскую часть реагирования и командный пост. Согласно плану, на нужды вооруженных сил в этот период будут ежегодно выделяться дополнительные 600 млн датских крон. Объявлено о планах создать универсальное арктическое командование и арктические силы реагирования, а также усилить военное присутствие на авиабазе Туле в Гренландии, которая также будет открыта для союзников по НАТО.

С 2009 года Дания регулярно принимает участие, совместно с США, Великобританией, Эстонией, Финляндией, Францией Германией, Латвией, Литвой, Нидерландами, Польшей и Швецией, в маневрах ВМС стран НАТО «Baltic Operations».

27 ноября 2011 года в ежегодно публикуемом докладе военной разведки Дании (FE), который разместила газета «Политикен», подчеркивалось: «В ближайшие 10 лет в Арктике могут иметь место военные столкновения небольшого масштаба». Приводились также некоторые подробности: «Конфликты могут быть вызваны вооруженными силами третьих государств, гражданскими акциями либо разработкой природных ресурсов – поисками нефти или рыболовством на оспариваемых территориях, а также поблизости таких спорных территорий». Заметим, что поводов для возникновения угрозы вооруженной конфронтации в Арктике имеется не просто достаточно – их, даже можно сказать, слишком много [42].

В марте 2012 года военнослужащие Дании приняли участие и в проводимых в условиях Заполярья учениях Североатлантического альянса «Cold Response – 2012».

Великобритания. «Четыре из пяти сил, борющихся за Арктику, – члены НАТО, и мы должны быть уверены, что НАТО обладает желанием и возможностями, чтобы не допустить действий России в Арктике, идущих вразрез с международными соглашениями», – заявил в интервью Daily Telegraph министр обороны «теневого кабинета» Великобритании Лайэм Фокс.

С середины 2009 г. Великобритания начала участвовать в учениях сил НАТО под кодовым названием «Loyal Arrow» («Верная стрела»), выделяя для этих целей свои авианосцы («Illustrios» и др.) и десятки самолетов ежегодно.

В марте 2012 года боевые корабли и авиация Великобритании приняли участие в крупномасштабных учениях «Cold Response–2012», в которых задействовано свыше 16000 военнослужащих из четырнадцати стран НАТО [46].

Кроме того, Великобритания ежегодно участвует в проводимых в акватории Балтийского моря маневрах ВМС стран НАТО «Baltic Operations и полно-

стью поддерживает политику и действия Соединенных штатов Америки по всем вопросам Арктического региона.

НАТО. С учетом повышенного внимания НАТО к Арктическому региону, не случайным представляется выбор основного места проведения учения – небольшой норвежский городок Ульнес, где расположен Межвидовой центр боевой подготовки. Именно здесь представители 13 военных командований ОВС НАТО отрабатывали задачи оперативной переброски подразделений СРН в любую точку Земного шара, руководства и координации их действий в широком спектре возможных конфликтов.

Силы реагирования НАТО численностью 26 тысяч военнослужащих включают сухопутную, воздушную и морскую компоненты. Данные силы находятся в постоянной готовности и в течение пяти дней могут быть переброшены в любую точку Земного шара. Причем эта натовская «пожарная команда» способна обходиться без поддержки целый месяц.

Очевидно, что сама угроза применения сил реагирования может стать средством политического давления и воздействия в духе НАТО в конфликтных регионах мира, в том числе соседних с Россией. Начиная с 2009 г. в Северном море регулярно проходят масштабные военные маневры «Joint Warrior». Продолжительность этих учений и масштабы постоянно возрастают. Также растет и число стран участников. Перевод диалога об освоении территории вечной мерзлоты в военную плоскость удивляет не всех. «Сейчас НАТО решает проблемы не военные, а экономические: последние два года НАТО решает только проблемы энергетики», – считает глава российского Центра военного прогнозирования [32].

Россия. Неоднократно заявляла, что намерена активно соблюдать свои интересы в Арктике. Так, Президент Российской Федерации Д.А. Медведев на заседании Совета Безопасности РФ заявил, что России нужно быть готовой защитить свои права на богатства Арктики, при том, что: «Другие приполярные нации уже предприняли активные шаги по расширению своих научных исследований, и, кроме того, экономического и даже военного присутствия в Арктике». Также Президент России отмечал: «К сожалению, предпринимаются попытки ограничить доступ России к проведению исследований и разработке минеральных ресурсов Арктики. Это абсолютно недопустимо с правовой точки зрения и несправедливо с позиций географического положения и истории нашей страны».

Россия в 2001 году подала заявку в ООН на расширение своей экономической зоны, но получила отказ «за недостаточностью доказательств». Поэтому в 2007 году Россия направила в Арктику специальную экспедицию для глубо-

ководных исследований в районе Северного полюса и поиска доказательств того, что подводные хребты Ломоносова и Менделеева являются продолжением Сибирской континентальной платформы. На этом основании Россия претендует на треугольный участок океана, простирающийся до Северного полюса. При этом экспедиция установила на дне сделанный из титана флаг России [25].

В 2009 году Совет безопасности Российской Федерации принял «Основы государственной политики РФ в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу». В этом документе среди прочего поставлена задача «создать группировку войск (сил) общего назначения ВС РФ, других войск, воинских формирований и органов в арктической зоне РФ, способных обеспечить военную безопасность в различных условиях военно-политической обстановки». При этом заместитель секретаря Совбеза РФ Владимир Назаров заявил, что Москва против милитаризации арктического региона и за «цивилизованное разграничение этой зоны». «Наши действия строго соответствуют конвенции по морскому праву. Чтобы завершить подготовку соответствующих материалов и передать их в комиссию по морскому шельфу, нами изучается морское дно. Мы ожидаем, что наши партнеры поступят так же и, что США присоединятся к конвенции»,– отметил Назаров. По его словам, раньше Вашингтон отказывался от подписания конвенции, но новая администрация пересматривает свою позицию.

Таким образом, Россия все же планирует официально оформить международные границы своего континентального шельфа в Арктике, который имеет для страны стратегическое значение. В 2010 году российские ученые должны будут собрать материалы для «международно-правового оформления внешней границы арктической зоны Российской Федерации» и доказать, что подводные хребет Ломоносова и поднятие Менделеева являются продолжениями российского континентального шельфа и частью территории РФ.

В случае положительного решения специальной комиссии ООН по шельфу, площадь российского арктического континентального шельфа за пределами 200-мильной экономической зоны может составить около 1,2 млн кв. км. По оценкам специалистов, здесь сосредоточено от 83 до 110 млрд тонн углеводородов в нефтяном эквиваленте (16 млрд тонн нефти и более 82 трлн кубометров газа). Они распределены в 16 крупных морских нефтегазоносных провинциях и бассейнах. Основная часть этих ресурсов – около 66,5% – приходится на шельфы северных морей: Баренцева, Печорского и Карского. «Использование этих ресурсов – залог энергетической безопасности России», – заявил на заседании Совбеза президент Дмитрий Медведев. А премьер-министр РФ Владимир Путин, посетив в апреле 2010 года Землю Франца-Иосифа, заявил, что Россия имеет стратегические интересы в Арктике. «Геополитические, глубинные инте-

ресы России связаны с Арктикой»,– сказал Путин. «Здесь обеспечивается безопасность и обороноспособность России. В арктических широтах находятся базы нашего флота, маршруты патрулирования Дальней авиации. Здесь же и интересы экономические, добыча полезных ископаемых. Штокмановское месторождение углеводородов находится в 300 километрах от берега Баренцева моря. Здесь важные транспортные коммуникации Северного морского пути, здесь вопросы сотрудничества с другими странами, вопросы охраны природы»,– отметил глава правительства.

Полномочный представитель президента РФ по международному сотрудничеству в Арктике и Антарктике, Артур Чилингаров, назвал ключевой задачей похода «продолжение системных исследований по уточнению внешней границы континентального шельфа России». По его словам, национальные интересы обязывают ученых с научной точки зрения доказать, что «подводные хребет Ломоносова и поднятие Менделеева по геологическому строению являются безусловным продолжением материковой части Российской Федерации» [25].

4. Возможные сценарии развития ситуации в Арктике

Как уже упоминалось, в настоящее время арктические территории регулируются Конвенцией ООН по морскому праву от 1982 года, которая предоставляет прибрежным государствам контроль над континентальным морским шельфом (морское дно и недра подводных районов, находящиеся за пределами территориальных вод государства). При этом, согласно 76-й статье Конвенции, никакая страна не вправе устанавливать контроль над Арктикой, но имеющие выход к Ледовитому океану государства могут объявить своей исключительной экономической зоной территорию, простирающуюся на 200 миль от берега. Эта зона может быть расширена еще на 150 морских миль, если страна докажет, что арктический шельф является продолжением ее сухопутной территории. В своей экономической зоне прибрежное государство имеет преимущественное право на добычу полезных ископаемых.

До 1982 года вся Арктика делилась лишь пятью странами – СССР, Норвегией, Данией, США и Канадой на сектора, вершинами которых был Северный полюс, основаниями – обращенные к полюсу северные границы этих государств, а боковыми сторонами служили географические долготы. Однако это деление утратило силу после ратификации Конвенции ООН по морскому праву 1982 года. В результате сегодня уже не 5, а целых 20 стран претендуют на свою долю Арктики, а Канада так вообще объявила значительные территории Арктики (практически 30%) своей собственностью [25].

Краткий анализ ситуации позволяет отметить, что в связи со спорами из-за дележа Арктики только за последние четыре года было проведено большое

количество всевозможных международных встреч, семинаров и множество военных учений. При этом совершенно очевидно, что страны НАТО, шаг за шагом, не только сближаются в своих общих интересах против России, имея своей целью ограничить ее права владеть большей частью Арктики, но и привлекают к этому другие страны.

Принимая во внимание уже сделанные заявления и реальные шаги основных претендентов на Арктику, можно предположить, что Соединенные Штаты постараются организовать мощное информационное воздействие на все заинтересованные в Арктическом регионе страны с целью доказать «несостоятельность» позиций России, заявляющей о своем секторе Арктики как о жизненно важных национальных интересах. Для достижения таких целей лучше всего подходят методы информационной войны.

В настоящее время США и многие другие страны коренным образом пересматривают свои взгляды на формы и способы ведения информационной войны. Как отмечается в работах военных экспертов [23], информационное пространство все больше рассматривается в качестве сферы ведения боевых действий. При этом постоянно возрастает влияние общественного мнения и субъективного фактора руководства на подготовку, планирование, ход и исход военных операций. По оценке американских специалистов, ущерб, нанесенный противнику на идеологическом фронте, может существенно превысить прямую выгоду, полученную в ходе военных действий.

Рационально используя информационные ресурсы, можно управлять общественным мнением вплоть до изменения системы ценностей. Манипуляции информацией позволяют даже добиться эффекта, когда реципиент «перепутает» военную победу с поражением. Информационное превосходство, таким образом, является необходимым условием для достижения победы в современной войне. Конечно, все сказанное открыто претворяется в жизнь в ходе ведения боевых действий. В мирное время подобные методы маскируются под различного вида концепции. В этой связи заслуживает внимания информация видного специалиста в области информационных войн, кандидата философских наук, полковника П. Колесова: «Однако информационные войны (ИВ) ведутся и в военное и в мирное время, а для их маскировки придумываются различные «отвлекающие термины». Так, в США появилось понятие «информационные операции», а теперь «стратегические коммуникации» (СК). Стратегические коммуникации не просто новое направление в ИВ, – это новая концепция самих ИВ, принятая в развитие теории информационных операций, которая активно разрабатывалась госдепартаментом, министерством обороны, другими правительственными и неправительственными учреждениями и организациями Соединенных Штатов. Под ней понимается комплекс мероприятий по целена-

правленному воздействию на военно-политическое руководство, различные общественно-политические силы, международные организации, то есть на так называемую целевую аудиторию (ЦА) других стран (как враждебных, так союзных и нейтральных), предпринимаемых различными правительственными и неправительственными учреждениями и организациями США, а также их союзниками.

Цель СК – убеждение или принуждение целевой аудитории к принятию решений или совершению действий, направленных на формирование, сохранение или развитие благоприятных условий для продвижения американских национальных интересов. При этом используются такие средства, как согласованные информационные акции, идеологическая обработка, различные информационно-пропагандистские планы и программы.

В Соединенных Штатах к основным структурам, реализующим концепцию СК, относятся госдепартамент, министерство обороны, боевые командования ВС США, агентство США по международному развитию, инженерные войска СВ, неправительственные организации.

Следует отметить, что в американском госдепартаменте понятие «стратегические коммуникации» подменяют термином «публичная дипломатия». Однако «публичная дипломатия» на самом деле является составным компонентом СК и заключается в преднамеренном создании в представлениях целевой аудитории идеального имиджа США, американских идеалов и образа жизни посредством проведения информационных кампаний, акций экономической, технической и гуманитарной помощи.

Министерство обороны США в интересах развития концепции в марте 2008 года провело первую конференцию на базе колледжа комитета начальников штабов в г. Норфолк, на которой были определены основные принципы «стратегических коммуникаций»: квалифицированное руководство, правдоподобие, доступность, диалог, масштабность, согласованность, целенаправленность, оперативность и непрерывность. Для уточнения концепции СК планируется каждые два года корректировать их».

Плоды таких «исследований» уже начинают появляться. Многие «авторитеты» начинают разговоры о необходимости уменьшения военно-морской деятельности России. Призывы отдельных авторов начать широкое обсуждение вопросов об уменьшение военно-морской деятельности в Арктике без учета исторически сложившихся реалий и национальных интересов арктических государств имеют своей целью окончательно лишить Россию каких-либо возможностей для защиты ее национальных интересов на самой обширном участке прилегающих акваторий и шельфов.

Даже поверхностный анализ показывает, что в настоящее время Россия не обладает и четвертью тех возможностей по защите своих жизненно необходимых ресурсов в Арктическом регионе, которые у нее были 15–20 лет тому назад.

В таблице № 2 [34] представлены экспертные данные по общему количественному составу военно-морских сил и средств, теоретически имевших возможность защищать национальные интересы России в Арктике в последнее десятилетие прошлого века и в начале нынешнего. Из приведенных данных следует: военно-морская деятельность Российской Федерации все эти годы неуклонно снижалась, корабельный состав России был сокращен в 7,9 раза, среднее количество ежегодно проводимых военно-морских учений уменьшено более чем в 6 раз, а масштабность их снижена почти в 5 раз. Последствия такого миротворчества России немедленно были расценены ее соседями как слабость, которой можно воспользоваться в своих интересах. Так Норвегия, член НАТО, стала бесцеремонно задерживать и подвергать проверке рыболовные суда Российской Федерации в тех районах Баренцева моря, которые во все времена считались районами совместного лова. Более того, в отдельных эпизодах российские суда подвергались аресту и препровождались в Норвежские порты.

Таким образом, ближайший арктический сосед, используя ослабление военно-морской деятельности России в северных широтах, решил утвердить себя в расширенных правах на определенные территории Арктики.

Таблица № 2

№п/п	Наименование	Количество (по годам)					Примечание
		1990	1995	2000	2005	2010	
1	Боевые надводные корабли	575	220	146	121	101	Снижение в 5,7 раза
2	Подводные лодки	283	87	61	30	26	Снижение в 10,9 раза
3	Боевые катера	370	115	60	45	29	Снижение в 12,8 раза

Можно предположить, что когда речь пойдет о более серьезных ресурсах, чем рыба, соседи России, совместно с другими членами Северо-Атлантического союза, будут прибегать к еще более решительным мерам, используя свое военно-морское превосходство.

России требуется немедленное принятие соответствующих мер.

5. Создание системы освещения обстановки в Арктике

Одной из мер, которую Россия может реализовать в ближайшее время может быть создание системы освещения обстановки в Арктике (СОО А).

ОАО «Концерн «РТИ Системы» (ОАО «РТИ»), в инициативном порядке в 2009 году предложило создать такую систему наблюдения для решения задачи мониторинга надводной и воздушной обстановки в ближней Арктике на базе серийно производимых загоризонтных радиолокационных станций (ЗГ РЛС) поверхностной волны «Подсолнух», а также типовых системных и технических решений, используемых в существующих стратегических информационных, коммуникационных и управляющих системах и комплексах, созданных предприятиями Концерна или при их непосредственном участии.

В феврале 2010 года предложения Концерна были внесены на обсуждение ВПК при Правительстве Российской Федерации Минпромторгом России.

В соответствии с поручениями Правительства, в настоящее время, практически завершен процесс доработки и подготовки к утверждению Концепции системы освещения обстановки в Арктике, согласно которой могут быть объединены и регламентированы, в интересах дела, информационные ресурсы различных ведомственных структур. Кроме того, ОАО «РТИ» практически создало неформальную кооперацию по созданию этой системы.

Проводятся и другие мероприятия направленные на достижение поставленных целей. Но на сегодняшнем этапе требуется и широкая поддержка авторитетнейших ученых, воинских начальников, общественности и ряда научных структур, представители которых присутствуют на данной Всероссийской научно-практической конференции. Им предоставляется возможность не только поддержать инициативу ОАО «РТИ», но и внести свои предложения по целому ряду вопросов и в том числе:

– по порядку реализации концепции СОО в Арктике и источникам финансирования на основе государственной научно-технической и военно-технической политики Российской Федерации, а также выработке рекомендаций по повышению эффективности использования научно-технического, технологического, производственного и кадрового потенциала в рассматриваемой области;

– организации взаимодействия предприятий оборонно-промышленного комплекса, других отраслей промышленности, а также научных учреждений, участвующих в создании СОО в Арктике;

– по использованию для создания СОО механизмов программно-целевого планирования в рамках целевой программы (это может быть и КЦП, и МЦП, и ФЦП), которая должна включать в себя элементы как государственного оборонного заказа основных заказчиков системы (Минобороны России и ФСБ России), так и федеральных целевых программ, в которых решаются задачи СОО: «Мировой океан», «Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на 2011–2020 годы» и другие;

– по сохранению преемственности ранее принятых решений и проводимых работ по развертыванию отдельных средств и систем наблюдения в Арктике;

– о необходимости проведения в ближайшие годы комплексных исследований отечественной морской деятельности и разработки предложений по облику Морской доктрины Российской Федерации на период до 2030 года и Федерального закона «О государственном управлении морской деятельностью Российской Федерации»;

– о необходимости работ по комплексным исследованиям и разработке предложений по созданию системы обеспечения военной безопасности экономической деятельности России в районе арктического шельфа, прилегающих морях и прибрежных акваториях Вооруженными Силами Российской Федерации;

– по формированию нормативной и правовой базы в части организации создания и функционирования СОО в Арктике;

– по оценке состояния существующих и перспективных систем различного ведомственного подчинения, решающих задачи мониторинга надводной, подводной и воздушной обстановки в Арктике, их технических возможностей, степени защищенности и закрытости каналов и средств передачи информации, определение возможности, путей и способов реализации их информационно-технического сопряжения и множеству других вопросов, решение которых будет способствовать скорейшему созданию системы освещения обстановки в Арктике, а значит и реализации идей великого русского ученого и общественного деятеля Михаила Васильевича Ломоносова, 300-летие со дня рождения которого мы недавно отметили.

6. Выводы

6.1. Региональная безопасность Арктики находится под угрозой

6.2. Арктика в настоящее время, по сути, остается «ничьей» землей, за которую вступили в борьбу не только исторически арктические государства Россия, Норвегия, Дания, Канада и США, но и еще около двух десятков стран. Проблема остается нерешенной, что уже сейчас является поводом для начала информационной войны, а впоследствии может привести и военным действиям.

6.3. Арктическая ситуация является наиболее угрожающей для России. Традиционно арктические государства Россия, Норвегия, Дания, Канада и США имеют все возможности, и обязаны разработать свод общих правил для всех остальных. Вместо опасных попыток раздела Арктики при помощи информационных и «горячих» войн, необходимо договориться о ее совместном использовании.

6.4. Необходимо принятие всех возможных мер для повышения региональной безопасности Арктики, включая скорейшее создание системы освещения обстановки.

Список литературы и других источников:

1. *Апанасенко В., Мостинский С., Ознобищев С.* «Договор об обычных вооруженных силах в Европе и Россия – поиски выхода из тупика». Московский центр Карнеги. Москва, 1995 г.
2. «Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года», утверждена Президентом РФ 27 июля 2001 г. Пр–1387.
3. «Национальная безопасность. Социально-политический проект. Актуальные проблемы безопасности социума. Стратегия выживания». Российская Академия естественных наук. Клуб военачальников Российской Федерации. Москва, 2010.
4. «Информационное противоборство. Четвертое измерение противостояния. Социально-политический проект. Актуальные проблемы безопасности социума. Стратегия выживания». Российская Академия естественных наук. Клуб военачальников Российской Федерации. Москва, 2010.
5. *Цыганок А.* «Арктика и безопасность России», http://news.km.ru/arktika_i_bezopasnost_rossii.
6. http://superstate.narod.ru/19/html «Пентагон начал подготовку к войне за Арктику».
7. *Гриняев С.* «Государства начали борьбу за Арктику».
8. http://www.newcanada.com/istoria-rossiyskoy-borby-za-arkticheskuyu-neft.
9. http://www.pravda.ru/world/europe/12-02-2009/301358-skandinavia-0.
10. *Смирнов А.* «Североатлантический альянс начал масштабные учения близ арктических рубежей России». 2008, «ЗАО «Газета Новые Известия».
11. *Цыганок А.* «Военно-экономическое противостояние в Арктике». http://kadry.viperson.ru/prnt.php?prnt=I&ID=548725.
12. http://www.newsland.ru/News/Detail/id/562529/cat/94/.
13. *Рукша В.* «Проблемы Арктики в центре внимания». http://www.goslyudi.ru/blog/vruksha/10248.
14. *Диев А.* «Арктическая стратегия России». «Красная звезда»,08.04.09.
15. http://gorod.tomsk.ru/index-1284632071.
16. http://www.newcanada.com/ssha-i-canada-organizuyut-ekspediciyu-po-izucheniyu-ar.
17. http://vzglyad-kz.livejournal.com/.
18. *Бартош А.* «Арктический вектор реагирования НАТО», «Национальная оборона», 2010.
19. http://via-midgard.info/news/in_midgard/2183-zapad-gotovitsya-k-arkticheskoj-vojne.
20. http://www.inosmi.ru/world/20090629/250235-print.html.
21. http://www.newcanada.com/gotova-li-rossiya-k-delezhu-arktiki.
22. http://www.newcanada.com/kanadskiy-ministr-zayavil-v-moskve-o-pretenziyah-na-hr.
23. http://pentagonus.ru/publ/vedenie_soedinjnnymi_shtatami_informacionnykh_vojn_k.
24. http://www.newcanada.com/spory-kanady-i-rossii-za-polyarnye-resursy-arktiki-v-pre.
25. http://www.newcanada.com/zapad-hochet-lishit-rossiyu-arktiki.
26. http://www.newcanada.com/ne-nato-dumat-ob-arktike.
27. *Ганин К.* «Самолеты НАТО слетелись в Балтию», «Коммерсант», 23.03.2010.
28. http://www.newcanada.com/arktika-territoriya-razdora.
29. http://www.newcanada.com/arkticheskiy-shelf-razdora.
30. http://www.newcanada.com/glavy-mild-rf-i-kanady-provedut-segodnya-peregovory-v.
31. http://www.vseneprostotak.ru/2010/09/klimaticheskie-voynyi-i-voynyi-za-resursyi/.
32. F:\Art Of War Военно-исторический литературный портал Просмотр темы - Арктика - Геологоразведка боем.mht.
33. Объединенные военно-морские силы НАТО на горизонте 2030 года, 25.02.10. Текст: Центральный Военно-Морской Портал, Михаил Иринин.
34. *Заборский В.В.* «Куда плывет военно-морской флот России?», http://nvo.ng.ru/armament/2004-07-16/6_flot.html.
35. *Конышев В., Сергунин А.* «Что означает новая военная доктрина США для России?», МОСКВА, 16 февраля 2012 г., ОРУЖИЕ РОССИИ, www.arms-expo.ru.

Подробнее: http://www.arms-expo.ru/055057052124050054055054055.html.

36. *Афанасьев Г.* «Политическое напряжение между США и Россией из-за Арктики», http://genadiafanassjev.blogspot.com/2011/07/blog-post_6161.html.
37. http://topwar.ru/print:page,1,5451-kanada-gotovitsya-provesti-masshtabnye-voennye-ucheniya-v-arktike.html «Канада готовится провести масштабные военные учения в Арктике».
38. http://arkhangelsk.russiaregionpress.ru/archives/8503 Эксперт: Главными участниками предстоящей битвы за Арктику станут Россия, Канада и США.
39. Военные учения США указывают на усиливающееся напряжение в Арктике ("World Socialist Web Site", США), http://oko-planet.su/pogoda/listpogoda/13546-voennye-ucheniya-ssha-ukazyvayut-na.html.
40. *Агранат А.Г.* «Военное противостояние в Арктике».
41. *Володин Д.А.* «Военная политика США в Арктике», http://www.rusus.ru/?act=read&id=303.
42. *Ивановский А.* «Арктический узел. И Китай включился в борьбу за богатейшие ресурсы региона», http://www.stoletie.ru/geopolitika/_arkticheskij_uzel_2011-12-29.htm.
43. *Самсонов А.* «Арктика, как зона возможного глобального конфликта», http://topwar.ru/6398-arktika-kak-zona-vozmozhnogo-globalnogo-konflikta.html.
44. 2012-01-23 Россия-США-НАТО-Арктика 2012, http://www.tvernedra.ru/news/nid157.html.
45. Милитаризация Арктики, http://2012god.ru/forum/forum-37/topic-230/page-1/.
46. В Арктике стартовали военные учения «Cold Response–2012», http://army-news.ru/2012/03/v-arktike-startovali-voennye-ucheniya-cold-response.
47. «Китай включился в борьбу за Арктику». «Защита и безопасность», № 4, 2011 г.

Н.Ю. Маркушина
Доцент факультета международных отношений
Санкт-Петербургского государственного университета,
доктор политических наук

Северо-Западный Федеральный округ Российской Федерации: от «Северной державы» к «Новому Северу»

После распада СССР Россия столкнулась с принципиально новой картой мира, в которой действовала сложная геополитическая реальность. Многое из последних тенденций и расстановки сил являлось вызовом для России. После дробления единого геополитического пространства, стране была отведена роль экспортно-сырьевого придатка Запада и, в частности Европы. Подобные идеи можно было найти в работах западных исследователей, в том числе и Збигнева Бжезинского, который полагал, что «для России единственный геостратегический выбор, в результате которого она могла бы играть реальную роль на международной арене и получить максимальную возможность трансформироваться и модернизировать своё общество, – это Европа. И это не просто какая-нибудь Европа, а трансатлантическая Европа с расширяющимися ЕС и НАТО, кроме того, она, вероятно, будет по-прежнему связана с Америкой»[346].

Согласно аналитическому обзору аппарата полномочного представителя Президента Российской Федерации в Северо-Западном федеральном округе, западные политики видят для России только два пути:

1. Путь возможностей, которые открываются перед Россией как евразийской державой, когда с одной стороны военный и человеческий потенциал, а также менталитет, с другой стороны возможная политическая и экономическая нестабильность могут привести страну на путь агрессивной экспансии[347].

2. Расчленение России на экономические и политические зоны-анклавы, контролируемые странами Скандинавии и Европы (Германия, Италия, Франция, Нидерланды), а также Китаем и США[348].

России, для того чтобы избежать крайностей и первого и второго пути, следует предложить свою геополитическую стратегию, которая при усилении роли Российской Федерации в мире, не привела бы к конфликтной ситуации с последующим военным противостоянием. Действуя по периметру границ Рос-

---

[346] *Бжезинский З.* Великая шахматная доска (Господство Америки и его геостратегические императивы). М.: Международные отношения, 1998. С. 142–143.

[347] Основные направления стратегии социально-экономического развития Северо-Западного Федерального округа Российской Федерации на период до 2015 года (Аппарат полномочного представителя Президента Российской Федерации в Северо-Западном федеральном округе). СПб., 2003. С. 11.

[348] Там же.

сии усиливать страну за счёт региональной геополитики, в том числе и в Североевропейском направлении. То есть, сохранив целостность государства, увязать российские интересы с интересами соседей. По мнению профессора Зеленевой И.В.: «Развитие структурной (региональной геополитики), как в целом геополитики и геостратегии России, определяется парадигмой и геополитическим кодом геополитического развития России. Государственная геостратегия определяется как повседневными политическими реалями, так и исторически сложившимся в течение достаточно длительного времени характером отношений с соседями»[349].

Можно уверенно выделить северный вектор политики как один из наиболее важных направлений внешнеполитической деятельности России. Об этом свидетельствуют и проводимый обмен мнений по тематике регионального сотрудничества на Севере между МИД России и министерствами иностранных дел стран Северной Европы, энергетическое сотрудничество (Балтийская трубопроводная система (БТС), газопровод «Северный поток» (NordStream), проект «Северное Измерение», экологическое сотрудничество, торговое и научно-техническое сотрудничество с региональными международными организациями, повышенное внимание к арктической проблематике. Таких примеров становиться все больше, в том числе ратификация российско-норвежского Договора о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане. Следует отметить и близкое соседство России и Северной Европы, а также тот факт, что значительная часть пространства страны геополитически трактуется как северная территория. Поэтому не случаен и рост интереса России к североевропейскому региону, который ещё несколько лет назад находился на периферии европейской и мировой политики. Политика США и Канады, демонстрирующих свою заинтересованность в европейском Севере, только усиливает это внимание. Правда, следует отметить, что существующие российские стратегические разработки направлены на Арктику и территории арктической зоны России (в частности идёт речь о документах – Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу (утверждена Президентом Российской Федерации Д. Медведевым 18 сентября 2008 г.); Заседание президиума Государственного совета № 36 «Об основах государственной политики Российской Федерации в районах Севера» (доклад от 28.04.2004). Стратегия РФ для сотрудничества со странами Северной Европы в России отсутствует.

---

[349] *Зеленева И.В., Маркушина Н.Ю., Церпицкая О.Л.* Исследование роли региональной компоненты в формировании внешней политики российского государства. СПб., 2009. С. 61.

Следует также отметить, что после коллапса СССР Россия выбрала свой путь развития в сторону федеративного устройства. Внешнеполитическая и внешнеэкономическая стратегия стала базироваться на трех составляющих:

1. Расширение многосторонних контактов на государственном уровне.

2. Интенсификация участия в международных организациях.

3. Вовлечение субъектов (регионов) Федерации в международное сотрудничество.

По прошествии многих лет можно с уверенностью считать, что роль регионов в международном сотрудничестве является укрепляющей в многополярном мире, особенно когда идёт речь о безопасности и экономической взаимозависимости. Поэтому следует утверждать, что укрепление безопасности Российской Федерации прочно связано с формирующимся новым внешнеполитическим курсом и приоритетами экономического развития. Следует отметить важность концептуального обоснования политики России и ее регионов, а также североевропейских стран, на основе которого могут произойти интеграционные или дезинтеграционные процессы на Севере. Для российской стороны это в первую очередь понятия «Северной цивилизации», ассоциация России с «Северной державой» и концепция «Новый Север».

Если говорить о Северо-западной границе Российской Федерации, то она имела не только геополитическое, но и цивилизационное значение, поскольку именно в этом направлении простирались культурно-цивилизационные интересы России, то есть в сторону «Северной цивилизации». Важно отметить, что для успеха российской внешней политики на севере, стране необходимо концептуально идентифицировать себя с северными странами. «Северная цивилизация» в новых условиях играет более существенную роль в международных отношениях – и как особая геополитическая общность, и как регион «нового развития»[350]. Развитие экономических связей, сотрудничества в рамках «мягкой безопасности», общее понимание человеческих ценностей, близость в социокультурном отношении, стремление к обеспечению высокого уровня жизни создают этот особый вид цивилизации. Поэтому можно согласиться с российскими экспертом Г.И. Назиным: «… уровень цивилизации определяется созданной ею средой обитания. С этой точки зрения необходимы серьёзные проектные проработки, как на уровне систем территориального управления, так и на уровне технологий, формирующих стандарты качества жизни на севере. Мегацелью является формирование эффективного северного сообщества»[351].

---

[350] Северная Европа – регион нового развития / Под. ред. Дерабина Ю.С., Антюшиной Н.М. М., 2008. С. 9.

[351] *Назин Г.И.* Северная цивилизация: настоящее и будущее // Материалы I-го Конгресса «Северная цивилизация. Становление, проблемы перспективы». Сургут, 2004. С. 11.

«Северная цивилизация», являет собой достаточно обширную территорию, что позволяет странам, входящим в это пространство, расширить сферу своих интересов. Российский профессор В.А. Тен так определяет это пространство: «… обширные территории евразийского и североамериканского континентов, прилегающие к Северному Ледовитому океану и находятся севернее 60 градусов северной широты, таким образом, в зоне севера окажутся очень разнообразные по природно-климатическим, экономическим, социальным, политическим, культурным и другим признакам районы мира (например, вся Финляндия, вся Исландия, почти вся Норвегия и Швеция, весь остров Гренландия, полуостров Чукотка, почти весь полуостров Аляска и полуостров Камчатка, Кольский полуостров, почти половина территории Канады, большая часть всей Сибири и чуть ли не треть территории Европейской России)»[352].

Понятие «Северная держава», так же характерно для российской политологической мысли. Рассуждая о Севере, санкт-петербургский исследователь М.Л. Лагутина полагает, что «феномен державности» во многом определен особым геополитическим характером российской государственности. Постоянное территориальное расширение стало основой формирования государства, где понятие «держава», а не «нация» стало основным идеологическим базисом общественного сознания россиян»[353]. По мнению М.Л. Лагутиной формирование северной державности началось еще с эпохи Петра I и Северной войны[354]. Россия в этот период отвоевала земли «отчич до дедич», вышла к устью Невы, к берегам Балтийского моря. Где и был 16 мая 1703 года заложен город Санкт-Петербург, сохраняющий свое стратегическое значение и по сей день. Согласно российскому исследователю И.В. Зеленевой: «Характер геополитического кода этой системе придала новая имперская столица – Санкт-Петербург, основанная в 1703 г. в устье реки Невы, в точке пересечения двух важнейших исторически сложившихся геополитических осей – волжско-каспийской и днепровско-черноморской – у балтийской вершины «российского геополитического треугольника». Местоположение новой столицы обусловило, во-первых, динамизм, во-вторых, проевропейскую ориентацию последующего российского исторического развития»[355]. Неслучайно сегодня, Санкт-Петербург является горо-

---

[352] *Тен В.А.* О единстве Северных регионов и их цивилизационной характеристике // Материалы I Конгресса «Северная цивилизация. Становление, проблемы перспективы». Сургут, 2004. С. 11.

[353] *Лагутина М.Л.* Будущее России как северной державы XXI века // Будущее России как северной державы XXI века. Екатеринбург, 2011. С. 71–75.

[354] Там же.

[355] *Зеленева И.В., Маркушина Н.Ю., Церпицкая О.Л.* Исследование роли региональной компоненты в формировании внешней политики российского государства. СПб., 2009. С. 63.

дом федерального значения и регионом-лидером Северо-Западного федерального округа РФ.

Несомненно, основанием для подобной идентификации является тот факт, что большую часть территории Российской Федерации с точки зрения геополитики можно отнести к понятию «северные территории». Таким образом, у страны есть явные геополитические преимущества, на основании которых Россия может претендовать на существенную роль на Севере Европы.

Следует уточнить, что хотя автор и рассматривает понятие «Северная цивилизация», для анализа российского вектора северной политики используются две трактовки понятия «регион»:

1. Европейского севера, как международного региона.
2. Северо-Западного федерального округа, как административно-территориального образования Российской Федерации, регионы которой обладают полномочиями осуществлять внешние связи.

Следует также отметить, что международные связи субъектов Федерации всё чаще соприкасаются со сферой внешней политики. Тем более, что после распада СССР на Западе появились концепции, которые причисляют субъекты Российской Федерации к Северу Европы. Так, по мнению ряда политиков и исследователей (Кари Моттола[356], Вэвер Оли[357]), новая конфигурация севера Европы состоит не только из пяти «традиционных» северных стран (Норвегия, Швеция, Финляндия, Дания и Исландия), но и обретших свою независимость государств Балтии, и обширных пространств Северо-запада России. Речь шла об изменении сильной политической традиции, согласно которой регион Северной Европы внутренне был скреплён ощущением общей идентичности. До сих пор на повестке дня стоит вопрос, от которого зависит, будут ли реализованы международные интересы и планы России на Севере. Это дилемма – пойдут ли традиционные северные страны на создание единой конфедерации северных стран[358] или будут представлены полностью независимыми национальными государствами, не связанными между собою особыми условиями?

Правда, в самой Российской Федерации Северо-Запад закрепил чёткие рамки в 2000 году, когда Указом Президента Российской Федерации 13 мая 2000 года в России были введены семь федеральных округов (Центральный федеральный округ, Северо-Западный федеральный округ, Северо-Кавказский федеральный округ, Приволжский федеральный округ, Уральский федеральный

---

[356] *Mottola K.* Security in Northern Europe - Combining and Reinforcing National, Regional and Wider European Policies // Visions of European Security – Focal Point Sweden and Northern Europe. Olof Palme International Center, 1996. P. 56.

[357] *Waever O.* Nordic Nostalgia: Northern Europe after the Could War//International Affairs. 1992. Vol. 68. P. 96.

[358] *Wetterberg Gunnar.* The United Nordic Federation.Copenhagen. 2010. P. 3.

округ, Сибирский федеральный округ, Дальневосточный федеральный округ)[359].

Некоторые попытки создания геополитического пространства Северо-Запада были предприняты еще во время оформления региональных ассоциаций экономического взаимодействия. В ассоциацию «Северо-Запад» вошли субъекты федерации, относимые к Северо-Западному и Северному экономическим районам (дополнительно Кировская область Волго-Вятского района) при одновременном участии Калининградской области в двух ассоциациях («Северо-Запад» и «Центральная Россия»). Региональные ассоциации экономического взаимодействия в определенной мере отражали реальные процессы формирования новой системы территориальных экономических взаимосвязей и межрегиональных рынков. Вначале они существовали как общественные организации для выработки и реализации программ экономического и социального развития соответствующих регионов. В 1993 году ассоциации приобрели юридический статус. Каждая из них имеет собственный устав, определяющий права и обязанности совместной деятельности субъектов федерации, образующих ту или иную региональную ассоциацию[360]. Министерство иностранных дел России считало комплекс вопросов, связанных с созданием ассоциаций экономического взаимодействия, одним из важных направлений своей работы, а правительство в первую очередь готово работать именно с межрегиональными ассоциациями. Хотя, конечно, главная задача у ассоциаций, разумеется, внутрихозяйственная.

Но если говорить о президентской политике, то на сегодняшний день в состав Северо-Западного федерального округа (СЗФО) входят: Республика Карелия, Республика Коми, Архангельская, Вологодская, Калининградская, Ленинградская, Мурманская, Новгородская, Псковская области, г. Санкт-Петербург, Ненецкий автономный округ. Центром федерального округа является г. Санкт-Петербург. Северо-Западный федеральный округ является четвертым по площади в России, занимает 9,8% территории страны[361].

По мнению российских экспертов, появление подобной политической реальности диктует действия по формированию мега-еврорегиона (Север Европы, страны побережья Балтийского моря и Северо-Запад РФ) совместно с западны-

---

[359] *Маркушина Н.Ю., Харлампьева Н.К.* Северо-Запад: внешние связи регионов. СПб., 2008. С. 46.

[360] *Хрущёв А.Т.* Географические основы государственной региональной политики в России // http://www.ussr.to/Russia/ecoros/ath_s.html.

[361] *Зеленева И.В., Маркушина Н.Ю., Церпицкая О.Л.* Исследование роли региональной компоненты в формировании внешней политики российского государства. СПб., 2009. С. 71.

ми партнёрами на взаимовыгодных принципах[362]. На общественном уровне этот вопрос также получил широкое обсуждение. В частности, в интернете действует проект «Мегарегион – сетевая конфедерация», которая собирает мнения экспертов, специалистов в данной области[363].

Следует отметить, что именно включение северо-западных регионов в понятие «европейский Север» является важным составляющим успеха в северном направлении российской политики. Несомненно, содействовала геополитическим изменениям и указанная выше трансформация геополитического пространства – Севера Европы.

24 апреля 2003 года президент Исландии Олафур Рагнар Гримссон чётко сформулировал концепцию «Новый Север», которую можно использовать с пользой для российской внешней политики. Гримссон отметил, что «Трансформация европейских и межатлантических отношений в последние годы была значительной, и привела к широкому ряду перемен. Положительное влияние этих значительных событий было особенно сильным по всему Северу, и привело к созданию нового политического ландшафта... Были созданы новые государства и формы регионального сотрудничества. Впервые в истории на Севере существует взаимосвязанная сеть организаций, охватывающая территорию, включающую Россию, страны Балтийского и Баренцева морей, страны северной Европы, проходящую через Атлантический океан и Гренландию, и наконец, включающую Канаду и Соединенные Штаты Америки»[364].

Именно, эта концепция, заключала в себе как раз те необходимые составляющие, которые помогли бы России при активном участии в ней, занять лидирующие позиции на европейском Севере. А уже через «Северное сотрудничество» страна могла сделать серьезную заявку на международной арене, в том числе и во взаимоотношениях с НАТО, ЕС, США и Канадой. Концепция закрепляла также представление о европейском Севере, как о пяти традиционных странах (Финляндии, Швеции, Норвегии, Исландии и Дании), трёх странах Балтии (Эстонии, Латвии и Литвы) и СЗФО Российской Федерации.

Правда, характер подобного сотрудничества предлагает особые условия и определяется формированием системы «мягкой» безопасности, делающей акцент не столько на военно-политических (как в традиционной «жесткой» системе), сколько на общеполитических, социальных, экологических, экономиче-

---

[362] Основные направления стратегии социально-экономического развития Северо-Западного федерального округа Российской Федерации на период до 2015 года (Аппарат полномочного представителя Президента Российской Федерации в Северо-Западном федеральном округе). СПб., 2003. С. 11.

[363] Мегарегион – сетевая конфедерация // http://megaregion.narod.ru.

[364] *Гримссон О.Р.* Новый Север: инновации и возможности в 21-ом веке // Официальный сайт организации «Северный Форум» / http://www.northernforum.org/peter_ga03.html.

ских, этнических, религиозных и других аспектах международного сотрудничества. Формирование устойчивых геополитических полей (в котором должна участвовать и Россия) ориентировано или на внутренний субстрат, построенный на близости культуры, истории, социальных ценностях и языке, или на внешние региональные институты в виде существующих международных структур.

Анализ роли Российской Федерации и Северо-Западного федерального округа в работе структур международных организаций, действующих в рамках геополитического пространства «Нового Севера», показывает, что взаимодействие в рамках этих международных институтов для России является путём для сохранения мира и безопасности в регионе. Несомненно, следует отметить, что функционирование региональных международных организаций (таких как Совет государств Балтийского моря, Совет Баренцев/Евроарктического региона, Арктический Совет, Северный Форум и др.) является следствием развития многосторонней дипломатии с конца 80-х годов. На сегодняшний день можно с уверенностью говорить, что за годы существования Российской Федерации была создана (с участием России) сеть международных организаций, включившая в себя помимо РФ страны Балтийского, Баренцева и Арктических регионов, которых мы включаем в понятие «Новый Север». России и ее регионам это сотрудничество должно позволить решить некоторые вопросы в отношении военной безопасности региона, а также экономического взаимодействия между государствами-членами и актуальными проблемами мягкой безопасности. Озабоченность России понятна с точки зрения расширения НАТО (Латвия, Литва, Эстония), а также участия в этой организации ряда стран Северной Европы (Норвегия, Исландия, Дания) и потенциального вступления Швеции. Россия должна акцентировать внимание и на экономической составляющей сотрудничества с региональными организациями, действующими в рамках геополитического пространства «Нового Севера». Это важно и в связи с расширением ЕС, которое открывает дополнительные возможности для трансграничного хозяйственного и инвестиционного сотрудничества. Следует отметить, что участие России в деятельности организаций неоднозначное в силу того, что Россия не является членом ЕС, также как Норвегия и Исландия. Вопросы расширения ЕС, интересные для большинства стран-членов региональных организаций, безусловно, являются предметом обсуждения. Но, в то же время некоторые страны, пользуясь своей ролью в региональных структурах готовы стать посредником между ЕС и Россией в решении двусторонних вопросов ЕС и России (например, Финляндия). Дальнейшее развитие сотрудничества региональных международных организаций определяет динамика мероприятий и их содержание: содействие новым демократическим институтам, сотрудничество в сфере эконо-

мики и технологий, гуманитарной сферы и здравоохранении, охране окружающей среды и энергетике, образовании, культуре, туризме и информации, связи и транспорту, а также субрегиональному сотрудничеству. В рамках международных программ, реализуемых со странами Балтийского региона, Арктического региона и Севера Европы можно выделить наиболее значимые, такие как программа сотрудничества и развития отношений – «Северное измерение». 24 ноября 2006 года в Хельсинки были подписаны Политическая декларация и Рамочный документ по политике «Северного измерения». По сообщению пресс-службы Президента России – «"Северное измерение", существовавшее, как отдельная политическая и экономическая инициатива ЕС, переходит на качественно новый уровень с подключением к ней других стран, не являющихся членами Евросоюза: России, Норвегии и Исландии»[365].

Участие российских регионов в этом проекте существенно меняет роль этой части Европы на политической и экономической карте континента. Открываются новые перспективы для регионального и межрегионального сотрудничества. Следует учитывать, что консультативное содействие политике ЕС в «Северном измерении» оказывают региональные организации, такие как Совет Государств Балтийского моря (CBSS), Баренц Евро-Арктический Совет (BEAC) и Арктический Совет (AC), а также Совет Министров Северных Стран (NCM) и Совет Министров Балтийских Стран (BCM). Хотя не так просто обстоят дела и с Европейским Союзом. 10 июня 2009 года Европейская Комиссия утвердила Стратегию Региона Балтийского моря, состоящую из документов: Коммюнике Европейской Комиссии, Совета и Европейского парламента, Плана действий (15 приоритетных направлений) и Рабочего документа[366]. И если учесть, что Стратегия Европейского Союза нацелена в первую очередь на государства Балтии, входящие в состав организации, то вопрос, какую позицию занять России по этому поводу, до сих пор остаётся открытым.

Нормативно-правовая база Российской Федерации начала 90-х годов XX столетия позволила субъектам Российской Федерации выступать в качестве самостоятельных участников международных и внешнеэкономических связей и многие субъекты Российской Федерации, расположенные на Севере, заинтересованы в развитии партнёрских отношений. Таким образом, можно предположить, что роль России на Севере Европы будет определяться характером реализации взаимных интересов между региональными международными организациями, действующими в рамках геополитического пространства «Нового Севе-

---

[365] «Северное измерение». Встреча на высшем уровне Россия – Европейский союз, Хельсинки, 24 ноября 2006 // МИД РФ / http://www.mid.ru/ns-dos.nsf/45682f63b9f5b253432569e-7004278c8/33d85485e6501310c3257234002bc763?OpenDocument.

[366] Europe’s Strategy for the Baltic Sea Region//URL: http://eu.baltic.net/Baltic_issues.3549.html.

ра» и Россией (а таковые на данный момент имеются) и характером участия регионов Северо-Западного федерального округа в определении и осуществлении внешних связей на севере Европы.

Регионы РФ, если обратить на них внимание, смогут решить свои экономические проблемы, став «золотой жилой» не только для России, но и для Северной Европы в целом, поскольку именно в регионах сосредоточен огромный потенциал, который необходимо реализовать. За счет решения проблем на Севере Россия смогла бы быстрее интегрироваться в мировую глобальную систему. Россия должна использовать уже существующие программы, такие как «Северное измерение». Можно в определенной степени утверждать, что Российская Федерация, а именно Северо-Западный регион с прилегающими к нему акваториями Баренцева, Белого, Карского и Балтийского морей, станет приоритетным направлением ЕС и североевропейских государств. Так, будущее самого «Северного измерения» в отношении Российской Федерации будет во многом определяться характером реализации взаимных интересов между ЕС и Россией, участием регионов Северо-Западного федерального округа в определении и осуществлении «Северного измерения», наличием эффективных административных, законодательных и экономических институтов, соответствующих критериям регионального сотрудничества ЕС, со стороны России, а также достаточной привлекательностью Северо-Западного региона для внешних инвестиций.

Таким образом, подводя итог сотрудничеству России и Северной Европы на региональном уровне, можно констатировать один важный факт. На современном этапе уже невозможно представить как международные отношения России без европейского участия, так и развитие международной деятельности регионов не ориентированное на континент. В непростой международной ситуации именно внешние связи регионов должны стать той основой, которая создаст прочную основу для партнёрских отношений России на Европейском Севере.

П.Г. Белов
Руководитель отделения геостратегии
Академии геополитических проблем
(г. Москва)

О геополитике России в приарктическом регионе мира

Сегодня Арктика стала территорией, где сталкиваются политические и экономические интересы многих развитых и развивающихся стран. Противоречие преследуемых целей различными (в первую очередь приарктическими) государствами в Арктике может привести к росту международной напряженности в целом, и вероятности возникновения международных конфликтов, носящих локальный характер, в частности. Конфликтные ситуации различной природы могут стать серьезной помехой на пути достижения целей Россией в арктическом регионе, которая, как подчеркивается в Основах государственной политики [4], в значительной мере «должна опираться на взаимовыгодное двустороннее и многостороннее сотрудничество с приарктическими государствами на основе международных договоров и соглашений».

Характеристика геополитической значимости Арктики

Причин обострения в настоящее время геополитической борьбы в Арктике несколько, однако, главные из них – существующий в настоящее время юридически неопределенный статус национальных границ в регионе, богатство находящихся в его недрах ресурсов, а также стратегическое значение транспортных артерий арктического региона [3]. Что касается *ресурсного* фактора, то его значимость иллюстрируется рисунком 1, где показана динамика уменьшения (%) не возобновляемых природных ресурсов планеты, вызванного ростом масштабов их потребления из-за увеличения численности её населения (млрд чел.).

Как это следует из нисходящего слева направо графика, при нынешних темпах потребления разведанные запасы некоторых не возобновляемых ресурсов могут иссякнуть полностью или частично в ближайшие полвека [6, 9].

Что касается *потепления* климата, то его самые значимые для освоения Арктики последствия связаны с интенсивным таянием льдов, что в обозримой перспективе может сделать арктический путь свободным для торгового судоходства круглогодично [5].Как известно, через Арктику проходят два трансокеанских морских маршрута: Северный морской путь (Арктическая зона России) и Северо-западный проход (Арктическая зона Канады), соединяющие Атлантический и Тихий океаны. В настоящее время Северный морской путь можно использовать лишь в течение трех–четырех месяцев в году, хотя длина этого маршрута на 6–9 тысяч километров короче, чем через Панамский и Суэцкий

каналы. Именно этим объясняется интерес к имеющим стратегическое значение северным морским путям (проходам) со стороны значительной группы стран и, прежде всего, исповедующих доктрину «свободы морей» США, а также Норвегии и Канады [9].

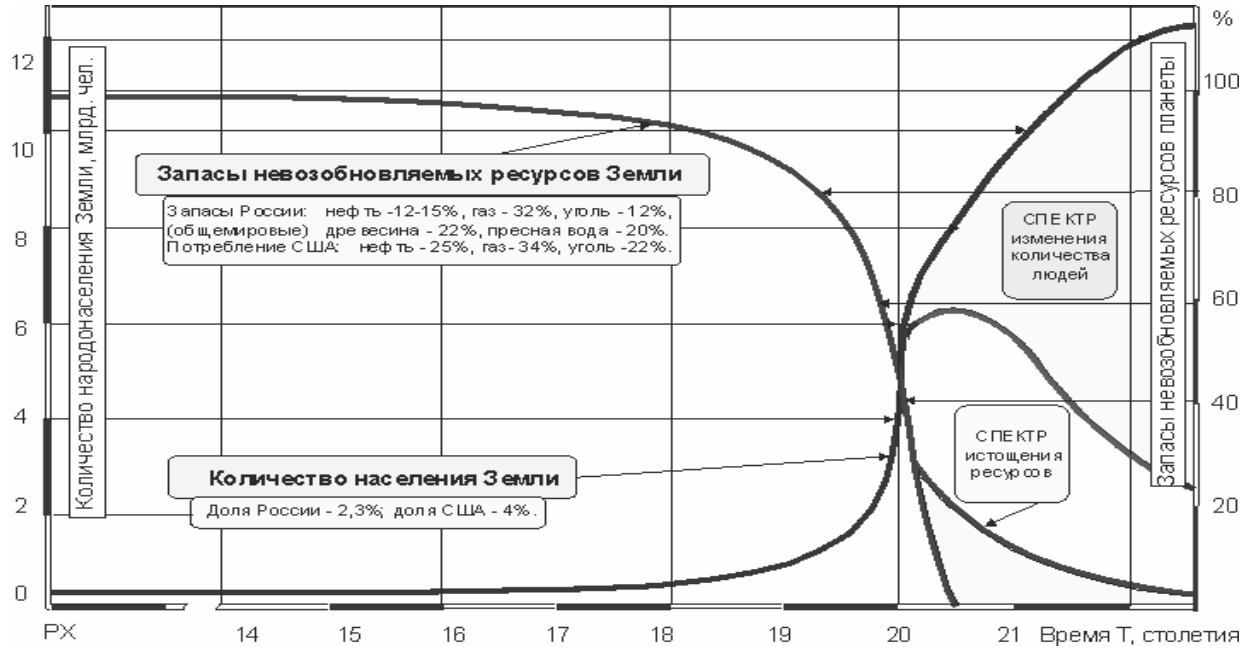


Рис. 1. Динамика населения Земли и её не возобновляемых ресурсов

Обратим внимание не только на благотворность отмеченных здесь изменений лишь для России, являющейся страной с самым холодным климатом, но также на риски внешней агрессии, вызванные ростом её ресурсной привлекательности и применением акватории северных морей для базирования там военных судов со средствами нападения и перехвата наших баллистических ракет, траектории которых проходят над Северным полюсом.

Геополитические претензии на освоение Арктики

В настоящее время в отношениях приарктических государств все более остро начинают проявляться проблемы, связанные с разграничением арктических территорий. В соответствии с нормами международного права протяженность континентального шельфа государств, имеющих морские границы, составляет 200 морских миль от побережья (так называемая экономическая зона). В то же время Конвенция ООН по морскому праву предусматривает возможность того, что в случае, если какая-либо страна сможет доказать, что шельф Северного Ледовитого океана является продолжением её континентальной платформы, то данная часть арктического шельфа будет признана её собственностью.

В настоящее время претензии на ресурсы арктического шельфа предъявляют также США, Канада, Норвегия и Дания, которая сегодня считает своей территорией и Гренландию.

Соединенные Штаты Америки имеют широкие и фундаментальные интересы в Арктическом регионе, о чём свидетельствует их «Арктический план действий» 2009 г. Среди них – расширение масштабов систем противоракетной обороны и раннего оповещения; развертывание морских и воздушных военных систем, предназначенных для обеспечения и поддержки транзитных перевозок, стратегического сдерживания вооруженных сил геополитических противников, расширения присутствия на морях собственных вооруженных сил, проведения операций по обеспечению морской безопасности, стремление к свободе навигации и пролета над арктической территорией.

При этом основные усилия США и других геополитических соперников России направлены на доказательство того, что наша страна не имеет объективных оснований для разработки месторождений полезных ископаемых на дне Северного Ледовитого океана. Характерно, что в данном случае речь идет не столько о собственном освоении арктической территории, сколько о препятствовании таким действиям России в Арктике.

Официальные круги США особое внимание уделяют формированию негативного отношения как к России, так и к другим приполярным государствам, являющимся непосредственными конкурентами за контроль в регионе. В настоящее время Вашингтон проводит активную информационную кампанию, направленную на дискредитацию действий там России и Канады в глазах американского и международного сообщества [8]. С целью продвижения американских интересов в регионе предполагается задействовать такие рычаги влияния внутри приарктических государств, как американские и транснациональные нефтяные и газовые компании, претендующие на ведение добывающей деятельности в Арктике, и международные экологические организации.

Канада имеет собственную программу продвижения своих интересов в Арктике, включающую нормативно-правовую базу, организационную структуру и модель международного сотрудничества, а с 2006 года там реализуется «Генеральная программа канадской политики в Арктике и на Крайнем Севере». Несмотря на союз с США, взаимоотношения этих стран далеко не однозначны. С одной стороны, США и Канада выступают за превращение российского Северного морского пути в международный коммерческий транзитный маршрут, настаивая на отмене обязательности проводки по нему судов российскими лоцманами и ледоколами. С другой – объявление Канадой Северо-западного прохода собственными территориальными водами вызвало достаточно резкую негативную реакцию США, настаивающих на его международном статусе.

Официальные лица Канады не скрывают, что их страна за секторный раздел акватории между Северным полюсом и своим арктическим архипелагом. В силу этого предлагается, что границы арктического шельфа должны проходить от оконечностей национальных территорий по меридианам до самого полюса. Арктика при таком разделе границ делится на несколько частей: больше других получает Россия (около 5,8 млн км^2), далее идет Канада, затем Дания, Норвегия и на последнем месте – США. Основным предметом спора при этом является хребет Ломоносова, тянущийся от Новосибирских островов России через центр Северного Ледовитого океана до канадского острова Элсмир.

Канадой также выдвигаются претензии к Дании, с которой не удается длительное время договориться о принадлежности необитаемого острова Ханс, позволяющего контролировать Северо-западный проход, в акватории которого имеются богатые месторождения полезных ископаемых.

Норвегия, являясь членом НАТО, служит наиболее активным проводником стратегических интересов стран Западной Европы и США в Арктике. Её текущая внешняя политика в регионе характеризуется жесткой позицией в отношении вырабатываемых другими прибрежными арктическими государствами вариантов использования недр и акватории Арктики. Она же имеет и наибольшее число территориальных претензий и противоречивых требований в области использования биоресурсов Баренцева моря, обострившихся в связи с изданием королем Норвегии «декрета о Шпицбергене». Этот акт сделал район вокруг данного острова их экономической зоной, ограничив там ведение промысла другими странами.

Определенное давление на ход соответствующих переговоров оказывают США и Евросоюз, с одной стороны не желающие делать ставку на нестабильный Ближний Восток как свой главный нефтегазовый источник, а с другой – опасающиеся энергетической зависимости от России. Поэтому, несмотря на иногда проявляемое стремление к компромиссному решению спорных проблем с Россией, Норвегия представляет собой серьезного геополитического соперника в Арктике, располагающего определенным военным потенциалом, возможностью проведения масштабных арктических экспедиций, а также имеющего большой опыт добычи углеводородов на шельфе в суровых климатических условиях.

О способах решения проблем в освоении Арктики

Продвижение национальных интересов и достижение стратегических целей России в Арктике в условиях геополитического соперничества требует организации соответствующего теоретико-пропагандистского обеспечения и эффективной информационной поддержки. Масштабы возникающих при этом внешнеполитических и социально-экономических задач освоения Арктики ука-

зывают на необходимость создания специализированной системы управления всей подобной научно-исследовательской и пропагандисткой деятельностью. Её основное предназначение может быть связано с детальным изучением проблемных ситуаций с целью их последующей классификации и ранжирования, а также с оценкой реального соотношения сил и обоснованием рациональных вариантов развития обстановки в этом регионе.

Одним из первых шагов в осуществлении целенаправленной государственной деятельности должно быть более углубленное описание и совместное исследование интересов различных геополитических игроков с целью их деления как по степени значимости, так и по сложности разрешения. Для этого заинтересованные в освоении Арктики стороны могли бы воспользоваться матрицей рисунка 2, облегчающей решение задачи [8].

Вторым этапом должна стать разработка сценариев развития геополитической ситуации в Арктике. По мнению авторов монографии [10] возможны семь подобных сценариев: пессимистический, когда события проявятся в режиме «форс-мажор»; оптимистический, характеризуемый сверхдолгосрочным гармоничным развитием ситуации; и четыре сбалансированных – «жесткой и умеренной глобализации, регионализации и хаотизации».

Третий шаг может быть связан с классификацией арктических интересов и претензий по степени взаимовлияния на соответствующих субъектов. При этом представляется логичным их поделить на:

– непересекающиеся, т.е. включающие такие интересы одних субъектов, осуществление которых прямо или косвенно не затрагивает других;

– конфронтационные, т.е. реализация которых невозможна без причинения ущерба другим субъектам арктической геополитики;

– параллельные (совпадающие) – если интересы одного игрока реализуются в русле другого;

– совместные, т.е. осуществление которых возможно в рамках скоординированных программ взаимовыгодного двустороннего или многостороннего сотрудничества разных стран;

– расходящиеся, т.е. проявляющиеся в ходе реализации совместных интересов в случае, когда последующие шаги к достижению более долгосрочных целей не совпадают, хотя и не являются антагонистично-конфронтационными.

Следующим шагом в данном направлении должна стать, например, характеристика сильных (а) и слабых (б) сторон заинтересованных в Арктике субъектов геополитики. Для России – это а) сравнительно большая заселенность Арктики (около 2-х млн человек и 50 городов); наличие транспортно-промышленной инфраструктуры, дающей более 10% дохода и 22% – экспорта; использование Севморпути и судоходства по Оби и Енисею; б) удаленность от

других индустриальных центров и оспариваемость части шельфа; дефицит военных баз и слабость их оснащения средствами ВМФ, ПВО, ПЛО и ПРО [7].

Рис. 2. Проблемно-коммуникативная матрица деления интересов

Для других субъектов: а) союзнические отношения в НАТО, обеспечивающие подавляющее военно-политическое и информационно-экономическое превосходство; б) сравнительная удаленность ряда стран от желанных территорий, разногласия в оценке принадлежности участков моря и суши, отсутствие единства и спорность заявленных на них претензий.

Подобную классификацию уместно сделать со стратегиями согласования интересов, например, поделив их на:

– ультимативные, реализуемые в виде диктата и исключающие какой-то компромисс;

– конкурентные, ориентированные на односторонне выгодный компромисс с опорой на максимизацию уступок со стороны соперников;

– партнерские, направленные на достижение взаимовыгодных решений-компромиссов и основанные на полном доверии их участников;

– имитационные, предполагающие достижение мнимого или не строго оформленного компромисса, что позволяет стороне безболезненно игнорировать будущие конфликты;

– смешанные, представляющие комбинацию приведенных выше (прямых) стратегий.

С учетом подобной классификации *технология* решения выявленных и поделенных таким образом проблем может включать следующие основные этапы:

а) идентификация и классификация проблемных ситуаций по 5-ти уровням сложности;

б) урегулирование проблем 3–5 классов в соответствии с нормами международного права, с привлечением имеющихся в ООН соответствующих комиссий;

в) решение остальных проблем путём привлечения более серьёзных механизмов и аргументов, включая «пушки – как последний довод короля»;

Руководствуясь только что приведенными соображениями, авторам [8] удалось оценить перспективность для России перечисленных стратегий.

В случае прямого противостояния выигрывают США, которые продолжат жесткую арктическую политику, стремясь использовать в своих целях относительную политическую и экономическую изолированность России. Поэтому нашей стране не следует доводить противостояние до активной фазы и делать шаги, которые могут спровоцировать эскалацию конфликтов, находясь как можно дольше в строго правовом международном поле.

Вместо прямого противостояния при жесткой глобализации России целесообразно осуществлять активную информационную кампанию, препятствующую реализации планов США по доминированию в Арктике. Её суть – в возложении ответственности за возможное возникновение конфликта на США, поддержке собственного международного имиджа и авторитета, содействии развитию взаимовыгодного международного сотрудничества, противодействии информационной поддержке агрессивной политики данного геополитического соперника. А цель – в приобретении новых союзников, например, Канады, которая может оказаться «в одной лодке» с Россией.

Наибольшую сложность демонстрирует прогноз отношений с Норвегией: при сохранении нынешнего положения будет доминировать значительная неопределенность. В случае активного вмешательства в ситуацию США продвижение арктических интересов России будет ущемлено, тогда как достижение договорно-правового компромисса может сказаться благотворно на судьбе этих двух геополитических игроков. Важное место при планировании соответствующих решений должно быть уделено научным исследованиям, направленным на прогнозирование и снижение соответствующих рисков.

О прогнозировании рисков арктической геостратегии

В завершение статьи, продемонстрируем конструктивность подобных прогнозов путём моделирования процесса изменения приземной температуры. В качестве *объекта* исследования будет выбрана система, состоящая из следующих взаимодействующих компонентов: а) атмосфера – газовая оболочка Земли сложного состава, воздействующая на перенос к её поверхности солнечной радиации и являющаяся наиболее изменчивой составляющей рассматриваемой системы; б) океан с прилегающими к нему морями – главный водный резервуар в системе, поглощающий и аккумулирующий основную часть сол-

нечной радиации; в) суша – поверхность континентов с их почвой и внутренними водоемами, включая болота и грунтовые воды; г) криосфера – континентальные и морские льды, горные ледники, снежный покров и зоны вечной мерзлоты; д) биота – растительность суши и океана, а также все живые организмы, включая человека.

Одним из наиболее перспективных методов исследования подобных сложных систем ныне является метод графо-аналитического компьютерного моделирования с помощью диаграмм причинно-следственных связей [2].Суть применения этого метода в данном случае состояла в создании модели, способной учесть как причины, которые могут привести к чрезмерному глобальному изменению климата, так и его наиболее вероятные отрицательные исходы. Построение этой диаграммы начиналось с выбора моделируемого явления, которое размещено в её центре, затем дедуктивно выявлялись необходимые для его появления совокупности событий-предпосылок и соответствующих логических условий, располагая их слева, а вот в правой части размещались уже события, определяемые индуктивно и означающие наиболее вероятные негативные исходы-последствия выбранного явления.

Одна из полученных таким способом диаграмм, интерпретирующая процесс появления и развития исследуемого явления (чрезмерное изменение приземной температуры) прохождением сигнала от каких-то исходных предпосылок левой части к одноимённому центральному событию, а от него – к разрушительным исходам правой, проиллюстрирована на рис. 3.

Наименования имеющихся там событий указаны текстом, а сами они – кругами большого и малого диаметров; линии между ними указывают направление смены учтенных событий (слева – направо) и необходимые для этого логические условия. Линии со стрелками означают «логическое сложение», то еесть возможность наступления указанного ими события при появлении сигнала хотя бы на одной из них, тогда как «логическое перемножение» реализуют стрелки с затемнённым утолщением правой части, позволяя появлению указанного ими события лишь при наличии сигнала одновременно на всех входящих в него стрелках этого типа. Например, для возникновения предпосылки 18 достаточно наступление любого из исходных событий-сигналов 1 или 2, а вот появлению предпосылки 19 должны предшествовать уже сигналы от событий 3 и 4 совместно.

Как видно из рис. 3, в число событий-предпосылок 1–28, способных привести к чрезмерному изменению приземной температуры, были включены как внутренние, так и внешние факторы, влияющие на изменение климата, в том числе и из-за нарушения естественного состава атмосферы. А вот наиболее вероятные последствия данного явления (события-исходы с кодами 39–52) рас-

сматривались по трем сценариям (последовательностям событий), завершающимся этими различными эффектами для объектов природной среды и хозяйственной деятельности человека.

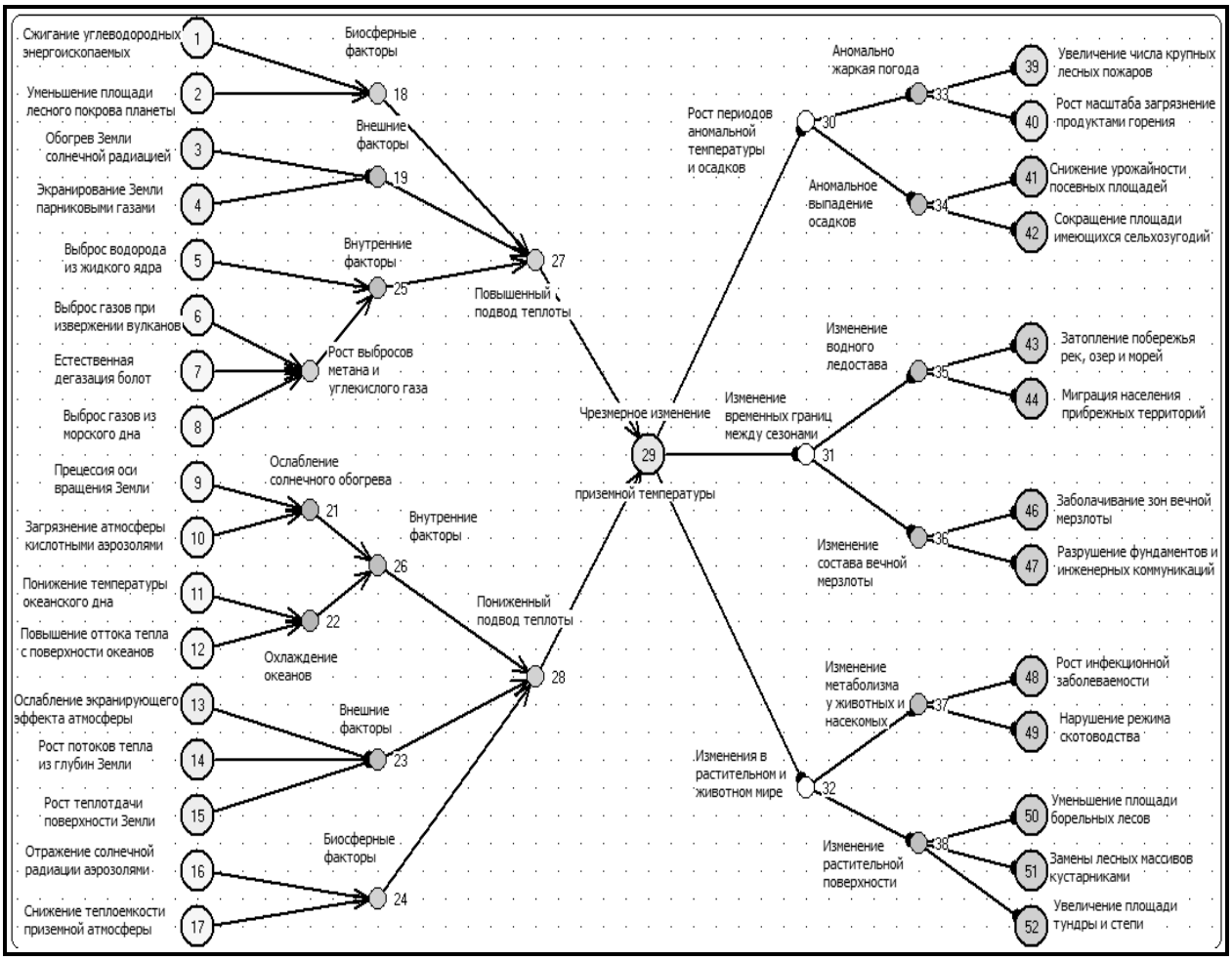


Рис. 3. Компьютерная модель чрезмерного изменения климата

В частности, чрезмерное повышение приземной температуры может проявить себя положительно в ныне «замерзающей» российской Арктике, и отрицательно – на прибрежных территориях, обогреваемых теплым океаническим течением Гольфстрим.

Так как системный (качественный и количественный) анализ столь масштабных причинно-следственных диаграмм вручную представляет собой достаточно сложную задачу, то для его облегчения был применен современный программный комплекс АРБИТР [1]. В качестве исходных данных, необходимых для решения этой задачи, использовались экспертные суждения о *нечетких* мерах возможности наступления всех исходных предпосылок и исходов рис. 3, а также подобные оценки величины ущерба при возникновении каждого конечного исхода. В результате автоматизированного расчета удалось определить меру возможности наступления моделируемого явления, обусловленный

им средний ущерб и сведения о влиянии на эти показатели риска всех исходных предпосылок и конечных исходов.

Однако основная ценность подобного анализа заключалась не столько в прогнозе мер возможности и негативного результата моделируемого явления, сколько в определении «значимостей» и «вкладов» всех исходных событий-предпосылок. Количественно такие вклады отражают изменение данных показателей риска при изменении мер возможности исходной предпосылки соответственно от текущего значения до нуля (положительный вклад) или до единицы (отрицательный). А значимости – изменение этих же показателей при изменении мер возможности предпосылки на один процент.

Что касается практического применения подобной информации, то она позволяет выявить те исходные предпосылки, сценарии и их конечные исходы, которые наибольшим образом влияют на значения мер возможности и негативного результата, оцениваемых в ходе моделирования. Программный комплекс АРБИТР упрощает их выбор благодаря графическому представлению результатов подобного расчета. На рисунке 4 как раз и приведена полученная таким образом соответствующая диаграмма.

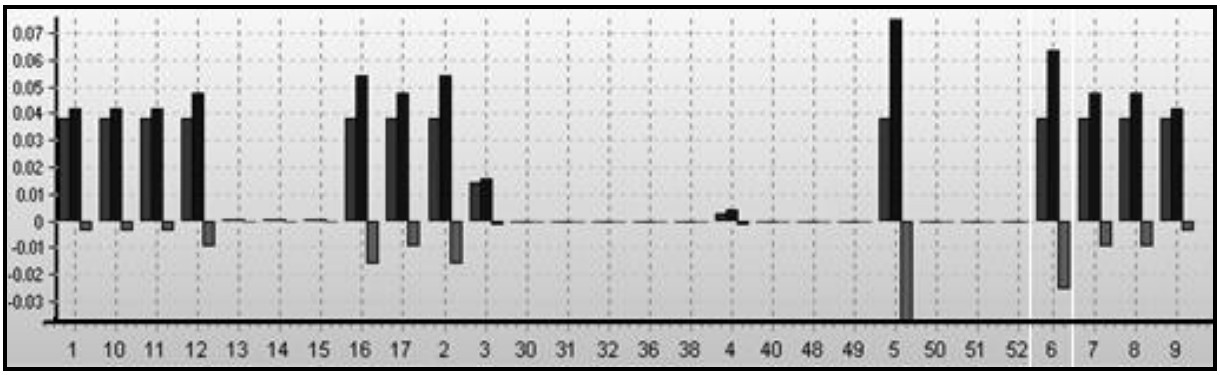


Рис. 4. Диаграмма значимостей и вкладов исходных предпосылок

На приведенной диаграмме отчетливо видно, что наиболее значимыми для чрезмерного повышения приземной температуры являются исходные предпосылки с кодами 5, 6, 2, 16, 17, 7, 8, 12, 1, 10, 11 и 9. Это означает, что существенное снижение риска моделируемого явления легче всего достичь мероприятиями по снижению мер возможности этих предпосылок. Ведь воздействующие на них мероприятия способны обеспечить: а) наибольшее (при заданных затратах) снижение меры возможности чрезмерного изменения приземной температуры; б) либо наименьшие затраты на внедрение с целью получения требуемого от них эффекта (снижения этого показателя риска до приемлемого уровня).

Однако при выборе подобных мероприятий необходимо учитывать не только их эффективность, но и принципиальную реализуемость. В связи с по-

следним следует признать отсутствие у нынешнего человечества средств и технологий, способных как-то радикально повлиять на предпосылки с кодами 5, 6 и 12, тогда как этого нельзя сказать в отношении исходных предпосылок 1, 2, 16. Вот почему были предложены следующие организационно-технические мероприятия долгосрочного и среднесрочного характера:

1. Усиление интенсивности и комплексного характера научных исследований с целью выявления закономерностей функционирования системы «земля – атмосфера – ионосфера – магнитосфера», являющейся одной из главных первопричин всех возможных изменений климата. Данное предложение имеет стратегический характер, так как способно обеспечить людей технологиями, необходимыми для парирования пока непосильных им факторов и способными снизить меры возможности наступления сценария 30 и предпосылок 5, 6 и 12 примерно на 50%.

2. Разработка и реализация научно обоснованной стратегии народнохозяйственной деятельности в регионах, подвергнутых наиболее существенному изменению климата, как имеющей наивысший приоритет по охране природы, снижению угроз здоровью и жизненному укладу коренных народов России. Это мероприятие может быть направлено на увеличение, например, площади лесных массивов, препятствующих обогреву поверхности Земли за счет преобразования значительной части излучения Солнца в продукцию фотосинтеза, тогда как его реализация может снизить меру возможности предпосылки 2 и ущерб от конечного исхода 50 приблизительно на 20%.

3. Внедрение современных технологий, призванных не только ограничивать объем антропогенных вредных выбросов, но и перерабатывать их для получения новых синтетических веществ и дополнительной выработки электроэнергии. Здесь имеется в виду разработанная академиками РАН В.И. Каторгиным и Г.В. Осиповым система «Синтез», предназначенная для этих целей и способная уменьшить меры возможности исходных предпосылок 1 и 16 примерно на 66%.

4. Принятие дополнительных инженерно-технических мер, направленных на предупреждение и снижение тяжести тех разрушений зданий, сооружений и коммуникаций, которые могут быть вызваны интенсивным сезонным протаиванием вечной мерзлоты. Опыт применения подобных решений уже накоплен в Аляске и северных провинциях Китая, а его широкое применение в России способно, как показывает практика, понизить ущерб от исхода 47 на 50%.

Что касается эффективности только что рассмотренных альтернативных предложений, то она была оценена путём повторных вычислений с помощью комплекса «Арбитр», при условии изменения соответствующих мер возможностей и размеров ущерба. Оказывается, что реализация всех этих мероприятий

способна уменьшить меру возможности чрезмерного изменения приземной температуры на 9%, а ожидаемого от него среднего ущерба – на 32%.

* * *

В завершение хотелось бы обратить внимание на чисто иллюстративный характер как предложенной выше модели, так и сделанных по ней расчетов. Ведь всесторонне взвешенные и более рациональные по критерию «затраты/эффект» геополитические решения России относительно собственной приарктической зоны могут быть выработаны лишь после углубленного исследования соответствующих факторов и определения их параметров [15]. Вот почему успешная для России геостратегия в Арктике требует не только активного информационно-пропагандистского обеспечения, но также проведения научных исследований, поиска дополнительных союзников и наращивания усилий по укреплению обороноспособности.

Литература

1. АРБИТР, программный комплекс автоматизированного структурно-логического моделирования и расчета надежности и безопасности систем. Автор – *Можаев А.С.* Свидетельство об официальной регистрации № 2003611101. М.: РОСПАТЕНТ РФ, 2003.

2. *Белов П.Г.* Управление рисками: системный анализ и моделирование. СПб.: Изд-во «Нестор», 2011. Ч. I. 337 с.; Ч. II. 290 с.

3. *Конышев В.Н., Сергунин А.А*. Арктика в международной политике: сотрудничество или соперничество. М.: РИСИ, 2011. 194 с.

4. Основы государственной политики России в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу. Утв. Указом Президента РФ № 1969 от 18 сентября 2008 г.

5. *Порфирьев Б.Н., Катцов В.М., Рогинко С.А.* Изменения климата и международная безопасность. М.: РАН, Д АРТ, 2011. 290 с.

6. *Сергеев П.А.* Современное развитие мировой энергетики: проблемы и перспективы. Национальные интересы, приоритеты и безопасность. 2012. № 45. С. 2–10.

7. *Храмчихин А.А.* Холодная война накрывает Арктику. Военно-промышленный курьер. 2011. 18 ноября.

8. *Шульц В.Л., Кульба В.В., Шелков А.Б., Чернов И.В.* Сценарный анализ в управлении информационной поддержкой процессов урегулирования конфликтных ситуаций в Арктике. М.: ИПУ РАН, 2011. 112 с.

9. Энергетика и геополитика. Под ред. *В.В. Костюка и А.А. Макарова*. М.: Наука, 2011. 397 с.

10. Энергия Арктики. *Агеев А.И.* и др. М.: МСИТА-ИНЭС, 2012. 416 с.

11. *Bone R.M.* The Canadian North. Issues and Challenges. Oxford Univ. Publ, 2009. 310 p.

12. *Gautier D., Bird K., Charpentier R.* Assessment of Undiscovered Oil and Gas in the Arctic. Science. May 2009. P. 1175–1179.

13. Global Trends 2030: Alternative Worlds. Report of the Director of US National Intelligence. 2012. http://www.intelros.ru/pdf/globaltrends-2030.pdf.

14. *Hiscock G.* Earth Wars. The Battle for Global Recourses. John Willey & Sons, 2012. 286 p.

15. Smart Solutions to Climate Change. Comparing Costs and Benefits. Edit by *B. Lomborg*. Cambridge University Press, 2010. 413 p.

К.В. Сивков
Первый вице-президент Академии геополитических проблем,
доктор военных наук
(г. Москва)

Что может Северный флот России?

Глубокие сокращения боевого состава и численности российских Вооруженных Сил привели к резкому снижению их возможностей по решению задач обеспечения военной безопасности страны.

Особенно сильно негативные процессы затронули Военно-Морской Флот России. Хроническое недофинансирование, сокращение производственных мощностей судоремонтных и судостроительных предприятий привели к тому, что большая часть корабельного состава нуждается в текущем, среднем и даже капитальном ремонте и полноценно решать задачи, для которых предназначены корабли и подводные лодки, уже не может.

Вместе с тем, анализ текущей международной обстановки свидетельствует, что военная напряженность в мире нарастает. Это влечет усиление военной напряженности и вокруг России.

Помимо локальных военных угроз, на юго-западном и южном направлениях начинает все более явно проявляться нарастание напряженности, в том числе и военной в зоне Северного Ледовитого океана. Это связано, прежде всего, с начавшимся активным переделом сфер влияния на шельфе и появлением возможности круглогодичной навигации по Северному морскому пути в связи общепланетарным потеплением и сокращением площади ледяного покрова Северного Ледовитого океана.

Кроме того, по мнению многих экспертов, продолжает нарастать вероятность возникновения мировой войны, которая, конечно же, не обойдет стороной и Россию. В этом случае районы Баренцева, Норвежского и Гренландского морей могут стать ареной активных боевых действий.

В этих условиях существенно возрастает значение Северного флота России, как важнейшего инструмента защиты интересов России в зоне Северного Ледовитого океана, а также в оперативно-важных районах северной Атлантики.

Так сможет ли Северный флот решать возлагаемые задачи по защите интересов России и отражению возможной военной агрессии против России?

Состав Северного флота

Для ответа на этот вопрос необходимо проанализировать боевой состав Северного флота. На конец 2012 года (по данным открытых источников) в его составе насчитывается 43 подводные лодки и 41 надводный корабль. Авиация

Северного флота насчитывает 57 самолетов и 62 вертолета различного назначения.

Основу подводных сил Северного флота составляют 9 ракетных подводных лодок стратегического назначения (3 пр.941 и 6 пр.667БДРМ), 3 ракетных подводных лодки с крылатыми ракетами пр.949А (однотипные с трагически погибшей «Курск»), 14 многоцелевых атомных подводных лодок (6 пр.971, 4 пр. 945 и 945А, 4 пр.671РТМК) и 7 неатомных (дизель-электрических) подводных лодок пр. 877.

Основу надводных сил Северного флота составляют 1 тяжелый авианесущий крейсер «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов» пр.11435, 2 тяжелых атомных ракетных крейсера пр. 11442 («Адмирал Нахимов» и «Петр Великий»), 1 ракетный крейсер пр.1164 («Маршал Устинов»), 5 больших противолодочных кораблей пр.1155, 2 эсминца пр.956, 3 малых ракетных корабля пр.12341 и 12347, 6 малых противолодочных кораблей пр.1124М, 3 морских и 7 базовых и рейдовых тральщиков и 4 больших десантных корабля пр.775.

Основу самолетного парка морской авиации Северного флота составляют 22 корабельных истребителя Су-33, 12 корабельных учебно-боевых штурмовиков, 5 дальних самолетов-разведчиков Ту-22МР, 3 дальних противолодочных самолета Ту-142М, 10 противолодочных самолетов Ил-38 и 4 самолета-ретранслятора Ту-142МР[367].

В числе важнейших компонент вертолетного парка морской авиации Северного флота следует назвать 20 корабельных противолодочных вертолетов Ка-27ПЛ, 2 вертолета радиолокационного дозора Ка-31, 16 транспортно-боевых вертолетов Ка-29 и 24 многоцелевых вертолета Ми-8[368].

По оценкам военных экспертов от 40 до 70% корабельного состава нуждается в ремонте (текущем, среднем или капитальном) и для решения задач по предназначению не годны или годны ограниченно.

Так, анализ походов кораблей Северного флота позволяет предположить, что к числу безусловно боеготовых кораблей дальней морской и океанской зоны можно отнести лишь тяжелый авианесущий крейсер «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов», тяжелый атомный ракетный крейсер «Петр Великий» и 1–2 больших противолодочных корабля пр.1155.

В ближней морской зоне могут быть готовы к боевому применению 1–2 малых ракетных корабля, 2–3 малых противолодочных корабля, 3–5 тральщиков и 1–2 больших десантных корабля.

---

[367] *Чуприн К.В.* Вооруженные Силы стран СНГ и Балтии. Справочник. Минск: «Современная школа», 2009.
[368] Там же.

Количество боеготовых подводных лодок можно оценить следующим образом: 1 ракетная подводная лодка с крылатыми ракетами, 3–4 многоцелевых атомных подводные лодки и 2–3 неатомные подводные лодки.

По аналогии с состоянием самолетного и вертолетного парка ВВС и армейской авиации, количество исправной авиатехники в составе авиации Северного флота можно оценить так: 10–12 самолетов Су-33, 4–5 корабельных учебно-боевых штурмовиков, 2–3 дальних самолетов-разведчиков Ту-22МР, 1–2 дальних противолодочных самолета Ту-142М, 4–5 противолодочных самолетов Ил-38, 1–2 самолета-ретранслятора Ту-142МР, 8–10 корабельных противолодочных вертолетов Ка-27ПЛ, 1 вертолет радиолокационного дозора Ка-31, 7–8 транспортно-боевых вертолетов Ка-29 и 10–14 многоцелевых вертолетов Ми-8.

С началом военных действий Северный флот будет взаимодействовать с 21-м корпусом ПВО, который в общей системе ПВО будет прикрывать базы, пункты базирования и силы флота в своей зоне ответственности (в своем составе имеет два полка истребительной авиации – до 60 самолетов, в том числе может быть от 20 до 40 исправных, и 3 зенитных ракетных полка С-300П)[369].

Для решения задач борьбы с крупными надводными группировками вероятного противника Северный флот может быть поддержан силами дальней авиации, которая может выделить для этого ранее входившие в состав авиации этого флота самолеты Ту-22М3 в количестве до 20 единиц[370].

Возможности в мирное время

Проведенный анализ корабельного состава Северного флота показывает, что с учетом коэффициента оперативного напряжения мирного времени (по опыту советского ВМФ – 0,25) Северный флот будет способен осуществить для проведения акций в поддержку внешнеполитической деятельности России и реализации ее международных обязательств (в частности по борьбе с пиратством):

– один поход в год корабельной группы в составе 3–4 боевых и вспомогательных кораблей во главе с тяжелым авианесущим или тяжелым атомным ракетным крейсером;

– один поход в год одного большого противолодочного корабля с 1–2 вспомогательными судами.

Для поддержания благоприятного оперативного режима в ближней морской зоне могут быть выполнены 3–5 выходов корабельных групп численностью 2–3 малых противолодочных корабля или тральщика.

---

[369] *Чуприн К.В.* Вооруженные Силы стран СНГ и Балтии. Справочник. Минск: «Современная школа», 2009 г.

[370] Там же.

Одновременно в море может находиться до одной многоцелевой атомной и одной неатомной подводных лодок.

Анализ международных событий последних лет показывает, что реальные потребности в поддержке внешнеполитической деятельности России и реализации ее международных обязательств существенно больше.

Фактически только для демонстрации поддержки законному правительству Сирии, России целесообразно было бы держать вблизи берегов этой страны на постоянной основе корабельную группировку численностью 4–8 боевых кораблей и 2–4 вспомогательных судов.

Мощная группировка российских кораблей самим фактом своего присутствия могла бы предотвратить открытую военную агрессию НАТО против Ливии, в результате чего Россия не потеряла бы в этой стране контрактов на более чем 20 млрд долларов.

Нуждаются в постоянной охране боевыми кораблями России и ее рыболовные суда, которые уже неоднократно захватывались силами флота и береговой охраны Норвегии.

Таким образом, по самым скромным подсчетам потребности обеспечения внешнеполитической деятельности России и реализации ее международных обязательств требуют увеличения в 3–4 раза объемов военно-морского присутствия России в океанах и морях, входящих в операционную зону Северного флота. То есть Северный флот в его теперешнем состоянии способен обеспечить решение возлагаемых на него задач мирного времени лишь на 25–30%.

Возможности в военное время

С началом военных действий Северный флот (с учетом частичного ввода в строй кораблей, подводных лодок, самолетов и вертолетов, требующих ремонта) сможет сформировать:

– группировку ударных сил для борьбы с надводными группировками противника в дальней морской зоне, максимальный состав которой не превысит тяжелый авианесущий крейсер (с 12–18 исправными самолетами Су-33 и 16–18 исправными вертолетами Ка-27ПЛ в составе авиагруппы), 1–2 ракетных крейсера, 2–3 больших противолодочных кораблей, 1–2 эсминца, 1–2 ракетных подводных лодок с крылатыми ракетами и до 2-х многоцелевых атомных подводных лодок с поддерживающими 15–20 самолетами дальней авиации Ту-22М3.

– группировку противолодочных сил ближней морской зоны включающей до 2-х корабельных поисково-ударных групп, до 4–5 неатомных подводных лодок и 6–8 противолодочных самолетов.

Для борьбы с надводными силами противника в ближней морской зоне Северный флот сможет сформировать не более одной корабельной ударной группы в составе 2–3 малых ракетных кораблей.

Содействие приморскому флангу армии Северный флот сможет осуществлять силами 3–4 десантных кораблей с батальоном морской пехоты на борту.

Этих сил вполне достаточно, чтобы обеспечить защиту интересов России в Северном Ледовитом океане и прилегающих морях при попытке переделить силовым путем исключительные экономические зоны региональными державами, такими, например, как Норвегия.

Однако предположить, что Норвегия, будучи членом НАТО, на такое решится самостоятельно, нельзя.

Вероятнее всего она будет действовать при поддержке НАТО в целом, прежде всего ВМС США, которые могут выставить против Северного флота до 2–3 авианосных ударных групп, 2–3 корабельных ударных групп и до 12–15 атомных подводных лодок (из которых большая часть может быть развернута в Баренцевом море). Эти силы будут поддержаны тактической авиацией с аэродромов северной Норвегии в количестве (с учетом оперативной емкости аэродромной сети) до 50 и более машин.

Для захвата отдельных островов в составе группировки ВМС НАТО может присутствовать десантный отряд в составе 10–15 кораблей с экспедиционной бригадой морской пехоты на борту.

В случае, если российское правительство в этих условиях примет решение защищать интересы России военной силой, Северному флоту придется вести борьбу с этой достаточно мощной группировкой ВМС НАТО.

Качественная оценка боевых возможностей Северного флота показывает, что имеющимися силами он сможет в самых благоприятных условиях ослабить авианосное соединение ВМС США (выведя из строя один авианосец из 2–3, и потопив 2–3 надводных корабля охранения) и уничтожить 2–3 атомные подводные лодки США в Баренцевом море. То есть задача разгрома надводной и подводной группировок ВМС противника решена не будет. При этом основная часть кораблей и самолетов ударной и противолодочной группировки Северного флота будут уничтожены.

Не сможет Северный флот и решить ключевую для него задачу обеспечения боевой устойчивости ракетных подводных лодок стратегического назначения. Имеющиеся у него противолодочные силы позволяют контролировать лишь малую часть районов патрулирования ракетных подводных лодок стратегического назначения и акваторий, прилегающих к районам базирования сил флота в Баренцевом море.

Тральные силы не смогут эффективно бороться с минной опасностью даже в зоне военно-морских баз.

В итоге Северный флот будет фактически уничтожен, потеряв свое значение, как оперативно-стратегическое объединение. При этом он не решит ни одной оперативно значимой задачи в силу явного недостатка сил.

После этого противник сможет без помех решать задачи захвата островных зон, вытесняя Россию из региона Северного Ледовитого океана, наносить удары с морских направлений по объектам Вооруженных Сил и экономики нашей страны.

Проведенный анализ показывает, что в существующем составе Северный флот не способен решать задачи защиты интересов России и отражения военной агрессии на северном и северо-западном направлениях.

Что делать?

Необходимо радикальное увеличение корабельного состава Северного флота и его авиации. В первую очередь это можно достигнуть проведением ремонта (с одновременной модернизацией) корабельного состава с доведением числа боеготовых кораблей до 85–95%.

Одновременно необходимо наращивать численный состав надводных кораблей, в первую очередь ближней морской зоны за счет специализированных и универсальных кораблей (корветами, малыми ракетными кораблями, ракетными катерами, малыми противолодочными кораблями и тральщиками различных классов) до 50–60 единиц и неатомных подводных лодок – до 20–25 единиц.

Не менее чем в 2 раза необходимо увеличить численность корабельной авиации и в 3 раза – противолодочной.

Специфика действий самолетов дальней авиации против группировок надводных кораблей диктует целесообразность возврата в состав Северного флота морской ракетоносной авиации.

В дальнейшем целесообразно сосредоточиться на наращивании численности кораблей и подводных лодок дальней морской и океанской зон.

А до восстановления боевого потенциала Северного флота России при защите своих интересов в этом регионе целесообразно больше рассчитывать на дипломатию, нежели опираться на фактор силы.

В.И. Шацкая
Аспирант Северо-Западного института управления
Российской Академии Народного Хозяйства
и Государственной Службы при Президенте РФ,
член моложежного отделения Академии геополитических проблем

Арктический сегмент глобальной ПРО США

В настоящее время к освоению Арктики проявляют интерес многие государства, как 5 государств, граничащих с Арктикой, так и государства, не имеющие прямого выхода к Северному Ледовитому океану (например, Финляндия, Швеция, Франция, Китай и др.). Кроме того, наблюдается повышенное внимание к арктическому региону со стороны международных организаций, например, НАТО и ЕС. Это объясняется тем, что в соответствии с некоторыми оценками в арктическом регионе находится четверть мировых неразведанных запасов углеводородов [3]. Если продолжится таяние ледников, конкуренцию существующим маршрутам из Европы в Азию составят Северный морской путь и Северо-Западный проход. Наконец, стратегическое значение региона для ядерных государств в том, что «с подводных позиций на северо-востоке Баренцева моря можно поразить большинство важных целей в мире, поскольку здесь пролегают кратчайшие траектории для баллистических ракет в любое полушарие Земли» [3; 11]. В связи с этим, систему противоракетной обороны (ПРО) США и развертывание ЕвроПРО или ПРО НАТО, как части глобальной ПРО США стоит рассматривать, в том числе, и учитывая притязания США и НАТО на арктический регион.

Неслучайно одним из советников комиссии США по арктическим исследованиям (US Arctic Research Commission) является бывший ее председатель в 2006–2010 гг. М. Трэдвелл и вице-губернатор шт. Аляска (с 2010 г. по н.вр.) – соавтор отчета Независимой Рабочей Группы по ПРО «Противоракетная оборона, отношения в космосе и XXI век» [14]. В этом отчете говорится, что «Соединенным Штатам следует развертывать систему противоракетной обороны способную не только защищать от меньшей ракетной угрозы государств-изгоев и запуска ракет террористами, но также и от ракетных сил таких государств, как Россия и Китай» [13].

Система ПРО упоминается и в основополагающих документах США по Арктике. Так, в «Президентской директиве по национальной безопасности № 66» о региональной политике в Арктике, принятой в январе 2009 г., говорится, что «Соединенные Штаты имеют широкие и фундаментальные интересы в сфере национальной безопасности в Арктическом регионе и готовы действовать независимо или в союзе с другими государствами по защите этих интере-

сов. Эти интересы включают такие вопросы, как противоракетная оборона и раннее предупреждение; развертывание систем морского и воздушного базирования для стратегической доставки по морю, стратегического сдерживания, морского присутствия и морских операций по безопасности; и обеспечения свободы навигации и полета в воздушном пространстве». В этой же директиве поручается « развивать более значительные возможности и способности для защиты воздушных, наземных и морских границ США в арктическом регионе», «сохранить глобальную мобильность военных и гражданских судов США во всем арктическом регионе» и «защитить суверенное морское присутствие США в Арктике для поддержки важных интересов США» [15].

В «Арктической дорожной карте» для ВМС США, опубликованной в октябре 2009 г., содержится план расширения морских операций США вплоть до 2014 г. [2]. В плане предусматривается проведение анализа задач с целью определения наилучшего образа действий для достижения стратегических целей ВМС в Арктике. При этом особое внимание должно быть уделено задачам, освещенным в «Национальной арктической политике», среди которых перечисляются и стратегическое сдерживание, и противоракетная оборона [19].

В недавнем документе – «Отчете для Конгресса по арктическим операциям и Северо-Западному проходу» министерства обороны США (Report to Congress on Arctic Operations and the Northwest Passage), опубликованном в мае 2011 г., также отводится место системе ПРО США в Арктическом регионе. В разделе, посвященном задачам и возможностям, необходимым для выполнения целей стратегической национальной безопасности подчеркивается, что для выполнения таких задач, как стратегическое сдерживание и ПРО, требуется постоянный контроль территории и эпизодическое присутствие для сдерживания противников и защиты США от спектра угроз, которые могут даже не исходить из арктического региона. Поскольку даже если вероятность потенциального вооруженного конфликта в Арктике низкая, в регионе могут найти отражение споры арктических государств по другим вопросам [17; 13].

Действительно, в борьбе за Арктику система ПРО США может сыграть не последнюю роль. Еще в 1958 г. США и Канада создали Объединенное командование воздушно-космической обороны Северной Америки – НОРАД, в задачи которого входит предупреждение и контроль воздушного и космического пространства Северной Америки [16]. В «Отчете для Конгресса по арктическим операциям и Северо-Западному проходу» указывается, что «НОРАД продолжит играть значительную роль в способности Министерства обороны отвечать вызовам национальной безопасности в Арктике» [17; 15]. Одновременно в отчете указано, что НОРАД является уникальным и длительным примером партнерства между США и Канадой в области обороны, и такое парт-

нерство окажется жизненно важным в Арктике [17; 15]. Здесь стоит напомнить, что, несмотря на разногласия в арктических стратегиях США и Канады, последняя также является членом НАТО.

Примечателен тот факт, что штат Аляска с инфраструктурой НОРАД планировалось передать в ведение Северного командования США. А в соответствии с «Планом объединенных военных командований 2008 г.» зоны ответственности в арктическом регионе были поделены между тремя военными командованиями США: Северным, Европейским и Тихоокеанским. Но в апреле 2011 г. Б. Обама подписал новый «План объединенных военных командований США, в соответствии с которым «Северное командование стало единолично отвечать за всю морскую акваторию вокруг Аляски, в том числе и за тихоокеанский участок, ранее входивший в зону ответственности Тихоокеанского командования»; «Северное командование получило Северный полюс, Берингов пролив и всю морскую акваторию вокруг Аляски, а Европейское командование расширило свою зону ответственности в Арктике за счет российского дальневосточного морского участка Арктики (моря Лаптевых и Восточно-Сибирского моря), ранее контролировавшегося Тихоокеанским командованием» [2]. Такое разделение небезосновательно. Дело в том, что самый крупный позиционный район ПРО США находится на Аляске в ведении Северного командования, и командующим вооруженными силами США в Европе назначен Джеймс Ставридис, одновременно являющийся и верховным главнокомандующим Объединенными вооруженными силами НАТО.

Одним из источников информации НОРАД является система дальнего обнаружения баллистических ракет (БР) – «БИМЬЮС», РЛС которой были размещены на Аляске (Клир) в 1961 году, в Гренландии (Туле) в 1960 году и в Великобритании (Файлингдейлз-Мур) в 1963 году [9]. Затем эти РЛС были модернизированы. Согласно данным Агентства по противоракетной обороне США, после модернизации РЛС в Туле AN/FPS-132 получила дополнительную возможность выдавать целеуказзания, необходимые для перехвата баллистических целей. Данный радар обнаруживает объекты на расстоянии до 3000 миль (боле 4800 км). Он работает в диапазоне UHF, имеет две антенных поверхности, каждая из которых обеспечивает слежение в диапазоне 120 градусов по азимуту. Высота радара – 120 футов (свыше 36 м) [18].

Самый крупный позиционный район ПРО США расположен на Аляске (Форт-Грили). Сразу же после выхода из Договора по ПРО в 2002 г., США приступили к созданию первого позиционного района системы ПРО на Аляске. Здесь же расположен 49-й батальон ПРО США, который управляет перехватчиками GBI как на Аляске, так и в Калифорнии [17; 23]. В соответствии с упомянутым выше Агентством США, в 2011 г. Вашингтон планировал размещение

26 противоракет GBI на Аляске, одновременно продолжая усовершенствование системы наземного базирования для перехвата баллистических ракет на среднем участке траектории полета (Ground-Based Midcourse Defense), перехватчиков GBI и дополнительных информационных средств [12].

Противоракета GBI (Ground Based Interceptor), что в переводе с англ. означает «перехватчик наземного базирования» является трехступенчатой твердотопливной противоракетой [11]. Боевая ступень этих противоракет представляет собой заатмосферный перехватчик кинетического действия [6]. Противоракета оснащена «инфракрасной головкой самонаведения для обнаружения и распознавания цели среди других объектов. Также перехватчик имеет собственный двигатель, блок управления и связи, бортовой компьютер с заданными алгоритмами оценки целей и принятия решений по перехвату цели за несколько секунд до столкновения с ней. Полетом перехватчика EKV управляет система пространственной ориентации и коррекции маневрирования DACS (Divert and Attitude Control System)» [6].

Наряду с противоракетами GBI на авиабазе ВВС США Клир (Аляска) размещена РЛС раннего обнаружения, которая с 2012 г. находится в стадии модернизации. Ее модернизацию планируется осуществить в трехлетний период, после чего радар сможет выдавать целеуказания на поражение баллистических ракет [17; 18]. Кроме того, действует модернизированная РЛС AN/FPS-108 Cobra Dane на о. Шемия (Алеутские о-ва). По данным Агентства по ПРО США, ее дальность обнаружения – до 2000 миль. Она имеет одну антенную поверхность, которая обеспечивает слежение в диапазоне 136 градусов по азимуту. Диаметр антенной поверхности – около 95 футов, высота радара – 120 футов. РЛС работает в L-диапазоне [10].

Нельзя не упомянуть и многофункциональную РЛС морского базирования (Sea-Based X-Band Radar). Данный радар устанавливается на плавучую платформу SC-50. Место основного базирования – бухта Фингср на удалении 25–50 км от северо-восточной части о. Адак (Аляска). Но, в случае необходимости радар может быть транспортирован в нужный США район. Дальность обнаружения – до 4900 км. Зона обзора по азимуту – 360 градусов; по углу места – 0–90 градусов [4].

Наряду с существующим позиционным районом ПРО на Аляске, в сентябре 2009 г. Б. Обама объявил о создании новой архитектуры ЕвроПРО. Данная концепция подразумевает создание третьего позиционного района ПРО в Европе. Но в отличие от прежней концепции Дж. Буша-мл. отличается вовлечением большего числа европейских стран и включением новых элементов с акцентом как на наземную, так и морскую составляющую системы. В частности, ключевым элементом ЕвроПРО является система «Иджис-ПРО»

(Aegis BMD). Эта система является компонентом морского базирования системы ПРО США. Это ключевой элемент гибкого поэтапного подхода (фазированного адаптивного подхода (ФАП) или европейского поэтапного адаптивного подхода (ЕПАП) по ПРО. «Иджис-ПРО» строится на перехватчиках «Стандарт», боевой информационно-управляющей системе (БИУС) «Иджис», системе боевого управления и связи ВМС, и объединенных вооруженных сил [8].

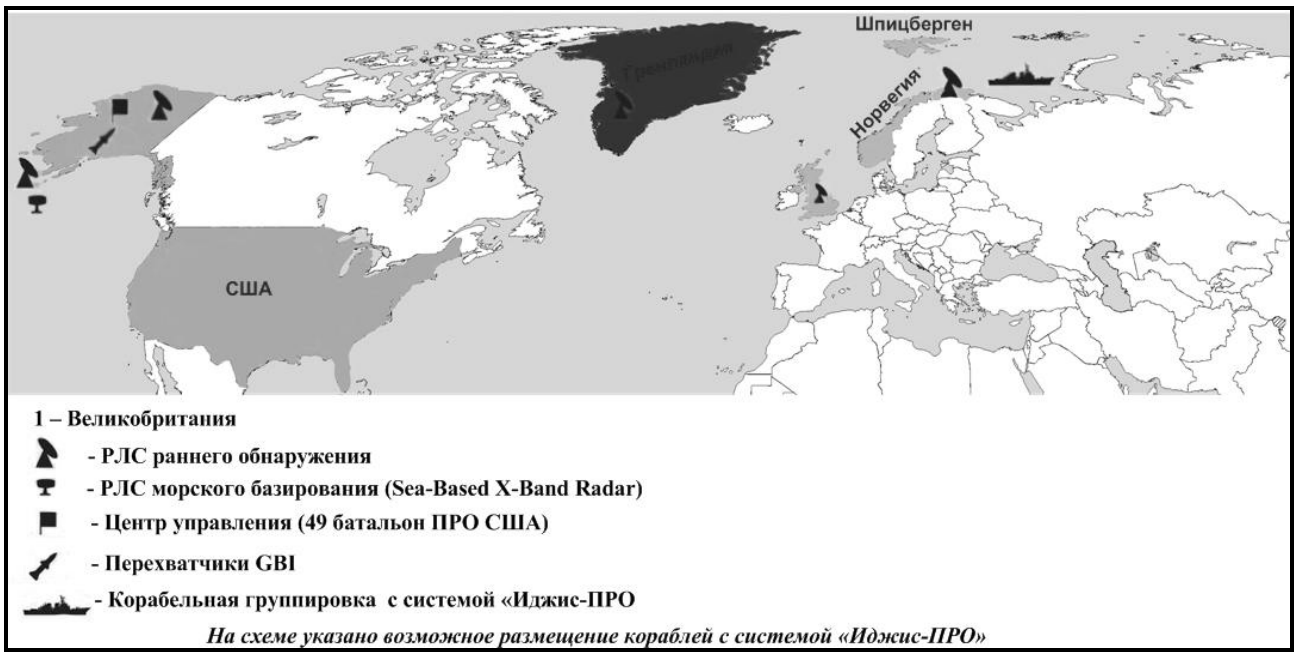


Рис. 1. Существующие и возможные элементы ПРО США в Арктическом регионе

ВМС рассматривают ПРО как одну из основных задач. «Корабли, оснащенные этой системой, патрулируют, обнаруживают и отслеживают баллистические ракеты любой дальности, включая МБР, и передают данные слежения координаты системе ПРО» [8]. При этом данные передаются и на другие системы управления перехватчиками ПРО, расположенные на Аляске, в Калифорнии. А другие элементы системы ПРО снабжаются данными для поражения целей на среднем участке траектории полета [8].

Планируется, что в 2020 г. система «Иджис» будет модернизирована [8].

Кроме того, система «Иджис» является усовершенствованной системой боевого управления с РЛС кругового обзора дальностью до 400 км. Это позволяет автоматически сопровождать и обнаруживать 250–300 целей. Ядром системы является компьютерный центр, позволяющий автоматически уничтожать возникающие угрозы. Судя по результатам испытаний, данные перехватчики способны уничтожать вражеские боеголовки на высоте 180 км, т.е. за пределами атмосферы. Известно, что в начале 2008 г. ракета «Стандарт-3», запущенная с корабля, поразила американский разведывательный спутник на высоте

247 км. По одним данным спутник двигался со скоростью 7,6 км/сек, т.е. его скорость была близка к скорости межконтинентальной баллистической ракеты (МБР) [8]. По другим, «спутник был сбит в то время, когда его скорость достигала 9,7 км/сек. Об этом заявил весьма компетентный представитель США – директор проекта Агентства США по ПРО контр-адмирал Брэд Хикс» [5].

Нельзя исключать тот факт, что в случае необходимости, США могут разместить корабли, оснащенные данной системой в арктических акваториях, в частности, в Баренцевом море.

Наконец, в 1998 г. на севере Норвегии в г. Вардё был развернут радар раннего предупреждения, который был затем модернизирован. Предполагается, что радар «Глобус-2» в Вардё работает совместно с радаром в Фалингдейлз-Мур (Великобритания) в рамках плана по ПРО для Европы. В соответствии с некоторыми данными, дальность обнаружения этой РЛС «составляет свыше 4500 км, что позволяет контролировать все имеющиеся на сегодняшний день позиционные районы РВСН, а также значительную часть акватории морей Северного Ледовитого океана» [1].

Тем не менее, в настоящее время недостаточно существующих систем обнаружения для фиксирования пусков с подводных лодок. Поэтому, чтобы избежать ответного удара ракетами, запущенными с подводных лодок, США следует в свою систему ПРО включить и систему слежения за подводными ракетоносцами. Так, «агентство Пентагона по перспективным разработкам DARPA анонсировало программу AAA – Assured Arctic Awareness («Обеспечение осведомленности по Арктике»), целью которой является создание сети слежения в Северном Ледовитом океане. В отличие от предыдущих систем слежения за подлодками, AAA подразумевает размещение датчиков и оборудования системы прямо во льдах Арктики» [7].

Исходя из рассмотренной конфигурации ПРО США в Арктике и планов по усилению присутствия в арктическом регионе, в том числе и посредством программы ПРО, нет сомнений в том, что США завершат строительство системы ПРО. Предстоит ожесточенная битва за ресурсы Арктики, а создавая третий позиционный район и глобальную ПРО в целом, США рассчитывают на нанесение первого обезоруживающего удара по СЯС России. При этом США предполагают, что от ответного удара уже ослабленной России будет достаточно их средств ПРО.

Литература

1. *Белкин В.А., Шушков А.В.* ПРО США: решение в иной плоскости [Электронный ресурс] // ВКО. http://vko.ru/DesktopModules/Articles/ArticlesView.aspx?tabID=320&ItemID=131&mid=2891&wversion=Staging.

2. *Володин Д.А.* Военная политика США в Арктике [Электронный ресурс] // Россия и Америка в XXI веке. http://www.rusus.ru/?act=read&id=303#_ednref18.

3. *Конышев В.Н., Сергунин А.А.* Арктика в международной политике: сотрудничество или соперничество?. - М.: РИСИ, 2011. 194 с.

4. *Карцев Р.* Многофункциональная РЛС морского базирования ПРО США // Зарубежное военное обозрение. № 2. 2010. С. 61–65.

5. *Козин В.П.* «Иджис» – прямая угроза России [Электронный ресурс] // ИА «Оружие России». http://www.oborona.ru/includes/periodics/maintheme/2012/0416/18358201/detail.shtml.

6. *Копейко С.* Боевые ступени американских ракет ПРО [Электронный ресурс] // Военно-промышленный курьер. http://vpk-news.ru/articles/4924.

7. *Рябов К.* Американская ПРО и ядерное сдерживание [Электронный ресурс] // Национальная безопасность России, США и других стран мира. http://nationalsafety.ru/n76516.

8. *Шацкая В.* Архитектура ЕвроПРО – всего лишь защита от Ирана? [Электронный ресурс] // ИА «Оружие России». http://www.arms-expo.ru/055057052124050055050056050.html; http://nbez.ru/?p=728.

9. *Шацкая В.* Этапы создания противоракетной обороны Соединенных Штатов Америки [Электронный ресурс] // ИА «Оружие России». http://www.arms-expo.ru/049051124050054057050056.html; http://nbez.ru/Publications/norad/index.html#/1.

10. Cobra Dane Upgrade: Fact sheet MDA. 2012. 1 p.

11. Ground-based Midcourse Defense: Fact sheet MDA. 1 p.

12. Missile Defense Agency Program Update. 2011. 18 p.

13. Missile defense, the Space relationship & the Twenty-first century. - Independent working group , 2009. P. 101.

14. Mr. Mead Treadwell [Электронный ресурс] // US Arctic Research Commission. http://www.arctic.gov/treadwell.html.

15. National Security Presidential Directive and Homeland Security Presidential Directive [Электронный ресурс] // FAS. http://www.fas.org/irp/offdocs/nspd/nspd-66.htm.

16. North American Aerospace Defense Command [Электронный ресурс] // North American Aerospace Defense Command. http://www.norad.mil/about/index.html.

17. Report to Congress on Arctic Operations and the Northwest Passage. P. 13.

18. Upgraded Early Warning Radars, AN/FPS-132: Fact sheet MDA. 2012. 1 p.

19. U.S. Navy Arctic Roadmap. October 2009. P. 8.

В.Н. Шептура
Профессор кафедры военного искусства ВАГШ ВС РФ,
полковник, кандидат военных наук, доцент

А.В. Галгаш
Заместитель начальника Военной академии связи,
полковник

А.П. Жарский
Старший научный сотрудник НИО
НИИ(ВИ) ВАГШ ВС РФ,
Почетный радист Российской Федерации,
кандидат военных наук, член-корреспондент РАРАН

Развитие телекоммуникационной инфраструктуры для формирования единого информационного пространства Арктической зоны России в интересах обеспечения военной безопасности государства

В соответствии с «Основами государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», утвержденными Президентом РФ в сентябре 2008 г., основными задачами в сфере военной безопасности, защиты и охраны государственной границы Российской Федерации, пролегающей в Арктической зоне России, являются:

– создание группировок войск (сил) общего назначения Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов (в первую очередь пограничных органов) в Арктической зоне Российской Федерации, способных обеспечить военную безопасность в различных условиях военно-политической обстановки;

– оптимизация системы комплексного контроля за обстановкой в Арктике, включая пограничный контроль в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, введение режима пограничных зон в административно-территориальных образованиях Арктической зоны Российской Федерации и организацию инструментального технического контроля за проливными зонами, устьями рек, лиманами на трассе Северного морского пути;

– приведение возможностей пограничных органов в соответствие с характером угроз и вызовов Российской Федерации в Арктике[371].

В то же время развитие информационно-телекоммуникационной среды в Арктике в сфере информационных технологий и связи предусматривает формирование единого информационного пространства Российской Федерации в ее Арктической зоне с учетом природных особенностей.

---

[371] Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу. – Режим доступа: http://www.scrf.gov.ru/documents/98.html.

В частности:

– внедрить современные информационно-телекоммуникационные технологии и средства (в том числе подвижные) связи, телерадиовещания, управления движением судов и полетами авиации, дистанционного зондирования Земли, проведения площадных съемок ледового покрова, а также системы гидрометеорологического и гидрографического обеспечения и обеспечения научных экспедиционных исследований;

– создать надежную систему оказания навигационных, гидрометеорологических и информационных услуг, обеспечивающую эффективный контроль хозяйственной, военной, экологической деятельности в Арктике, а также прогнозирование и предупреждение чрезвычайных ситуаций, снижение ущерба в случае их возникновения, в том числе за счет применения глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС и многоцелевой космической системы.

Основные меры по реализации государственной политики в сфере информационных технологий и связи в Арктической зоне Российской Федерации должны быть направлены на разработку и широкое использование новейших технологий, в том числе спутниковых средств различного назначения и многопроцессорных универсальных территориально-распределенных сетей[372].

Безусловно, что одним из основных направлений построения единого информационного пространства в Арктике является развитие ее телекоммуникационной инфраструктуры[373]. В интересах преодоления транспортной недоступности арктические территории должны иметь самые современные высокоскоростные средства электронной коммуникации – лучшую в России оснащенность телекоммуникационными сетями, возможности высокоскоростного Интернет-трафика. Арктическая зона Российской Федерации должна быть прочно интегрирована в единое информационное пространство страны и Вооруженных Сил.

К сожалению, в настоящее время связь в Арктической зоне не очень надежна. Это обусловлено:

– нестабильностью прохождения КВ-радиосигналов в высокоширотной зоне, обусловленной воздействием «солнечного ветра» на авроральную зону (где магнитно-силовые линии геомагнитного поля имеют практически вертикальное положение);

---

[372] Россия озвучила основы своей политики в Арктике. – Режим доступа: http://vpk.name/news.

[373] *Олейник А.Г., Федоров А.М.* Проблемы и задачи формирования единого информационного пространства Арктической зоны Российской Федерации. Информационные технологии. Выпуск 2. Труды Кольского научного центра РАН, 4/2011(7). – Апатиты: Кольский филиал ПетрГУ, 2011. С. 19–28.

– солнечной активностью, вызывающей магнитные и ионосферные бури, приводящие к резкому ухудшению, а порой, и полному прекращению прохождения связи на КВ-диапазонах. В этом случае нарушение связи может достигать 40%;

– состоянием ионосферы, от ионизации которой зависит прохождение КВ-радиосвязи ионосферной волной. Степень ионизации ионосферы становится существенной уже на высоте 60 километров и неуклонно увеличивается с удалением от Земли. В ночное время, когда отсутствует излучение Солнца, концентрация ионизированных частиц падает, что приводит к ослаблению преломляющих свойств ионосферы.

В настоящее время сеть связи общего пользования единой сети электросвязи (ЕСЭ) России не только не обеспечивает возможности навигации на всей территории Арктической зоны, но и не предоставляет гражданам возможности пользоваться современными информационно-коммуникационными услугами в полном объеме. В то же время потенциальными потребителями услуг связи в Арктической зоне помимо населения являются федеральные и региональные органы исполнительной власти, силовые структуры, транспортные (в том числе судоходные и авиационные) компании и предприятия ТЭК.

Для организации и обеспечения связи по Северному морскому пути в настоящее время используются силы и средства пограничных органов ФСБ России, судов, самолетов, арктических береговых радиостанций и средств Главного центра связи и спутниковых систем (ФГУП «ГЦССС»).

Таблица 1

Данные радиотехнических постов пограничных органов ФСБ России для радиообмена с судами, вошедшими в 20-мильную зону

Местоположение РТП	Позывной РТП	Режим работы
70°45'N 057°30'E	Лебедь-Меньшиково	Круглосуточно
70°27'N 059°05'E	Лебедь-Вайгач	Круглосуточно
69°45'N 061°40'E	Лебедь-Амдерма	Круглосуточно
71°07'N 066°45'E	Лебедь-Харасавей	Круглосуточно
71°15'N 072°04'E	Лебедь-Сабетта	Круглосуточно
68°27'N 073°35'E	Лебедь-Каменный	Круглосуточно
73°30'N 080°30'E	Лебедь-Диксон	Круглосуточно
77°43'N 104°14'E	Лебедь-Челюскин	Круглосуточно

При входе в 20-мильную зону наблюдения радиотехнических постов (РТП) пограничных органов ФСБ России (таблица 1) все суда по радиотелефону (на 16 канале УКВ, с последующим обменом информацией на рабочих каналах по согласованию) сообщают служебную информацию о судне, флаге при-

надлежности, порте приписки, маршруте следования, фамилию капитана суда, количество экипажа и др.[374]

Данные на береговые станции, осуществляющие связь с судами на трассах Северного морского пути, приведены в таблице 2.

Таблица 2

Береговые станции, осуществляющие связь с судами на трассах Северного морского пути[375]

ФГУП «Главный центр связи и спутниковых систем»					
Позывной сигнал ID	Режим работы	Отвечает и передает на частоте, кГц	Слушает на частоте, кГц	Время работы, МСК	Порядок работы и содержание передач
Москва – Радио	J3E	8731,0 13077,0 17257,0 22714,0	8207,0 12230,0 16375,0 22018,0	08.00-20.00 08.00-20.00 HX HX	Вне указанного времени каналы работают по заказам судов
3701 UAT	FIB	6327,5 8431,5 12599,5 12627,5 16813,0 16881,0 22407,5	6281,5 8391,5 12497,5 12525,5 16689,5 16763,0 22315,5	HX H24 H24 HX HX HX HX	Рабочие каналы указываются в TFC-ЛИСТ каждый нечетный час МСК
492500250 TAKE 492500250 TAKE 730	INM-C LES-17 LES-04			H24	Для последующей досылки на ФАКС, E-mail, AT/Telex
Береговые станции на трассах Северного морского пути					
Наименование береговой станции	Позывной сигнал Класс излучения	Рабочие частоты береговой станции, кГц	Рабочие частоты судовой станции, кГц	Время и частота наблюдения за вызовами	Примечания
Амдера	РСВ-6			H24 2182	Радиотелефон только наблюдение
Диксон	УЦИ			H24 2182	Радиотелефон только наблюдение
Дудинка	РЫВБ	425/428	2310	05.00-13.00	

[374] Указания по связи на период арктической навигации 2012–2013 гг. на трассах Северного морского пути. – М.: Федеральное агентство морского и речного транспорта, 2012. С. 7, 8.
[375] Там же. С. 11, 12.

Наименование береговой станции	Позывной сигнал Класс излучения	Рабочие частоты береговой станции, кГц	Рабочие частоты судовой станции, кГц	Время и частота наблюдения за вызовами	Примечания
Игарка	РГЗЗ		2310 в режиме радиотелефон	04.00-13.00 кроме 08.00-09.00 Суббота 04.00-08.00 Воскресенье 2182	Радиотелефон только наблюдение
Хатанга	РГЬС Хатанга-радио J3E	441 2310	2310 в режиме радиотелефон	03.00-15.00 03.00-15.00	
Тикси (ОАО «ЛОРП»)	Тикси-2 J3E	4351	4015	H24	
Якутск (ОАО «ЛОРП»)	Якутск J3E Якутск J3E Якутск J3E	4375 6370 8719	4255 6225 8195	H24 H24 H24	
Нижнеянск ФГУ «Ленское ГБУВПиС»	Нижнеянск-1 J3E	4235	4180	01.00-10.00	
Якутск ФГУ «Ленское ГБУВПиС»	Жатай-1 J3E Жатай-1 J3E	6510 8707	6209 8158	H24 H24	

Анализ данных таблицы показывает, что на трассах Северного морского пути радиосвязь обеспечивается в КВ-диапазоне частот и при сложной ионосферной обстановке зачастую будет неустойчивой. Для повышения надежности связи суда используют обходные пути прохождения информации и средства спутниковой связи.

Основные задачи связи в Арктике – это обеспечение надежной работы всех технологических систем отраслевых предприятий, силовых министерств и ведомств в рамках общей мультисервисной сети связи с возможностью предоставления услуг:

– телефонной связи, включая обеспечение беспроводными телефонами;

– передачи данных для систем управления, мониторинга, видеонаблюдения за объектами, передачи данных для ситуационных и логистических центров;

– диспетчерской связи, электронной почты и факсимильных сообщений;

– доступа к информационным ресурсам и информационно-справочным службам.

Современная связь в Арктике должна быть реализована в цифровом формате. Основными требованиями к цифровой сети связи Арктики являются:

– создание цифровой полносвязной сети связи региона на базе имеющихся линий и цифровых сетей различных операторов, наземных спутниковых терминалов и местных соединительных линий для включения всех объектов региона в общую сеть;

– формирование с помощью такой сети непрерывной транспортной среды с возможностью подключения любого объекта к сети связи общего пользования ЕСЭ России и получения необходимых услуг в любой точке Арктики;

– создание пользовательского узла доступа на однотипном оборудовании, обеспечивающем подключение всех технологических подсистем, их работу и возможность соединения объектов между собой в объединенной сети в соответствии с технологическими нуждами;

– обеспечение надежности и оперативности путем создания нескольких маршрутов соединений для каждого объекта, автоматической маршрутизации и коммутации, постоянного мониторинга состояния и работы сети.

В соответствии с Программой развития Арктической зоны Российской Федерации в период 2013–2017 гг. должно быть обеспечено создание единого информационного пространства, технологической основой которого должны стать:

– единая телекоммуникационная сеть, обеспечивающая взаимодействие ведомственных телекоммуникационных сетей и АСУ;

– АСУ единой системы контроля использования воздушного пространства и единой системы организации воздушного движения;

– АСУ единой системы контроля использования морского пространства;

– АСУ РЖД и морского (речного) транспорта;

– автоматизированная система управления войсками межвидовой (межведомственной) группировки войск (сил);

– АСУ ГО и ЧС, МВД, ФСБ;

– АСУ предприятий горной, металлургической, лесной, нефтедобывающей промышленности, рыболовства, звероводства и т.п.

Важнейшим элементом перечисленных АСУ являются средства обнаружения и контроля наземной, воздушной, морской, метеорологической, радиационной, химической, биологической, сейсмической и другой обстановки.

Представители ряда ведомств предлагают создать технологическую основу сети связи на базе модернизированной линии радиорелейно-тропосферной

связи «Север» построенной на 46 тропосферных станциях УКВ-диапазона «Горизонт–М»[376]. Эта линия в 2000 году снята с эксплуатации, как выработавшая свой ресурс[377]. Задачи, которые решались этой системой, были переданы на систему спутниковой связи (ССС) (рис. 1).

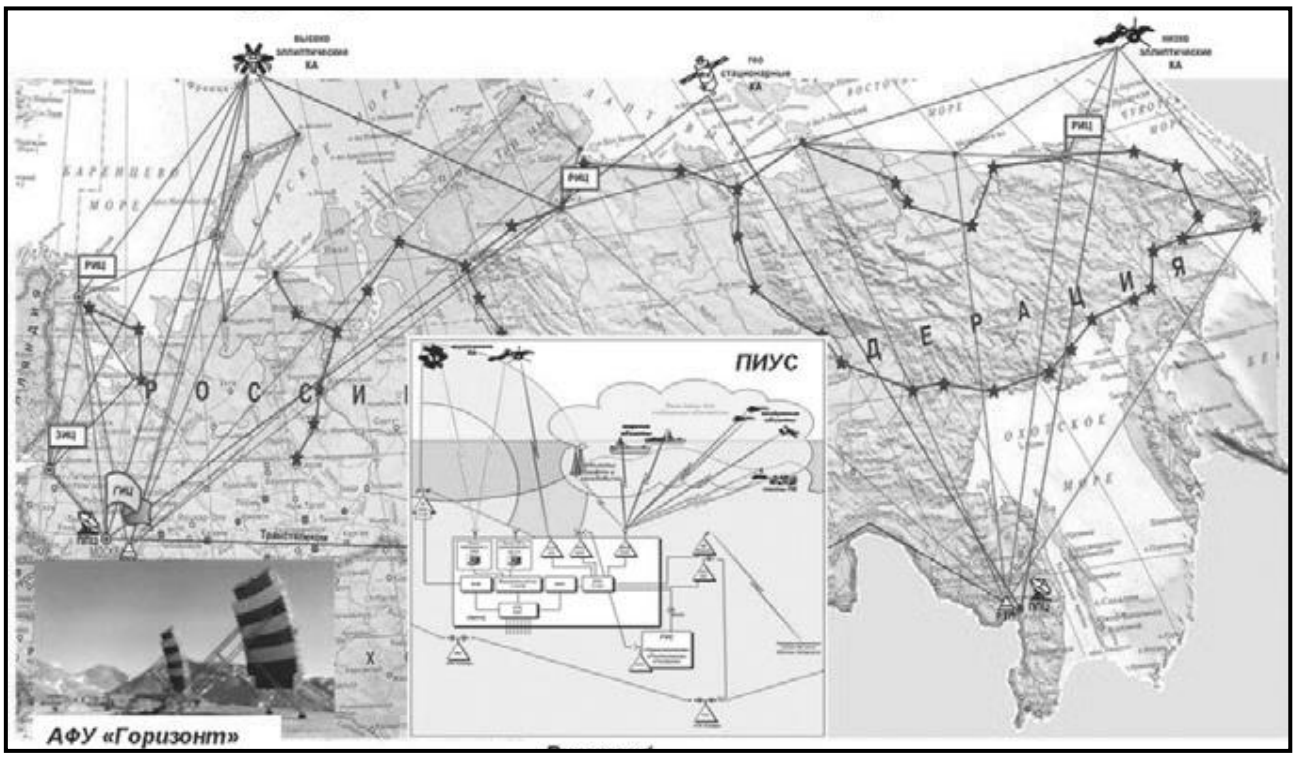


Рис. 1. Структурная схема системы связи «Арктика»

Следует отметить, что тропосферные линии связи являются одним из наиболее эффективных способов связи с морскими буровыми платформами, удаленными от материка островами, труднодоступными и малонаселенными районами, расположенными в высокоширотных областях, а также при организации линий связи в чрезвычайных условиях.

---

[376] *Васильев Д.И., Галлеев Р.Г., Рахманов А.А.* Направления развития информационно-телекоммуникационной среды Арктики / Связь в Вооруженных Силах Российской Федерации – 2010. – М.: ООО «Компания «ИНФОРМАЦИОННЫЙ МОСТ», 2010. С. 105–107.

[377] Тропосферная радиорелейная аппаратура «Горизонт-М», разработанная в 1963 г., позволила создать сеть «Север» общей протяженностью 14 тыс. км. Расстояние между ретрансляторами достигало от 100 до 420 км, мощность передатчиков 2,5 кВт. Для борьбы с замираниями сигнала был применен четырехкратный разнесенный по частоте и в пространстве прием. Пропускная способность системы – 60 телефонных каналов. Эксплуатация сети «Север» показала ее высокую эффективность для малонаселенных районов СССР. Около пяти лет понадобилось для того, чтобы обеспечить устойчивой связью десятки пунктов, расположенных в районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока. В результате эксплуатации сети был получен огромный экспериментальный материал об условиях дальнего тропосферного распространения радиоволн в разных зонах Сибири и Крайнего Севера. Эти данные легли в основу методики расчета трасс тропосферных радиолиний, которая позволяет с высокой степенью достоверности оценивать качественные показатели каналов.

Опыт эксплуатации и развития системы спутниковой связи в Арктике показал, что темпы развития региона и потребности в информационном обслуживании развитием только ССС не удовлетворяются и экономически весьма дорогие, а по надежности еще и не всегда отвечают требованиям эксплуатации. Возврат в УКВ-диапазон должен произойти на модернизированном возрождении тропосферной системы связи «Горизонт–М». Основой модернизации является замена старого аналогового оборудования приемо-передатчиков и каналообразования на цифровое оборудование. При этом в эксплуатации остается оборудование антенных систем, которое является наиболее дорогостоящим и трудоемким по доставке на объекты и развертыванию. В то же время современное цифровое оборудование приемо-передающих трактов и цифрового каналообразования построено на применении новых технологий, является малогабаритным и слаботочным. Оно позволяет разместить оборудование непосредственно на антенных опорах с дистанционным управлением и контролем. При таком подходе структура сети будет представлять основную магистраль от Мурманска до Владивостока вдоль Северного морского пути (СМП) с узлами выделения каналов (узлами доступа) на всех портовых объектах морских и речных побережьях Арктики. От основной магистрали вдоль побережья рек будут развернуты рокадные тропосферные линии, выходящие на основную кабельную (волоконно-оптическую) магистраль «Европа – Дальний Восток».

Сопряжение модернизированной цифровой сети «Север–М» с системой спутниковой связи Северо-Восточного региона и сетью связи сотовых операторов позволит промышленным объектам СМП, пунктам управления силовых министерств и административным органам на местах обеспечить полнодоступный информационный выход, как в пределах России, так и на международных операторов. На местах развертывания узловых и ретрансляционных станций предполагается развивать цифровые мультисервисные сети сотовой связи, дежурные сети радиодоступа в виде сетей транкинговой системы радиосвязи общего пользования в интересах мобильных абонентов (кораблей на СМП, самолетов, различных экспедиций, бригад геологоразведки и т.д.).

Для создания единой сети связи Арктической зоны России необходимо обеспечить сопряжение сети «Север–М» с транспортными сетями связи сотовых операторов. Анализ показывает, что затраты на обеспечение связью арктических территорий и районов Крайнего Севера на 30% выше, чем регионов в средней полосе России. Это обусловлено низкими температурами (до –60°С), сложностью доставки оборудования из-за отсутствия навигации в период с октября по май, организацией транспортной сети. Несмотря на это операторы связи активно осваивают новые территории России.

Например, сотовый оператор ОАО «МобильныеТелеСистемы» (МТС), расширил зону покрытия сети в обеспечении связью арктической территории России. В 2010 году компания МТС обеспечила связью северные точки Дальнего Востока, что позволило увеличить зону покрытия на Чукотке на 30%, в Якутии на 10%. Благодаря этому жителям арктических территорий России стали доступны не только телефонные звонки, отправка SMS и MMS-сообщений, мобильный Интернет, но и услуги сети 3G (в Таймырском АО).

Существует также и иной план развития информационно-телекоммуникационной среды в Арктике. Роскосмос совместно с Росгидрометом, Минсвязи России, другими федеральными органами работает над реализацией принципиально новых проектов, направленных на достижение нового качества использования космических технологий в интересах развития экономики России, в частности Арктической зоны России. Этими организациями ведется разработка новейшей системы наблюдения и связи – многоцелевой космической системы (МКС) «Арктика». МКС «Арктика» разработана в подпрограмме «Освоение и использование Арктики» ФЦП «Мировой океан».

Создание МКС «Арктика» позволит:

– комплексно решать задачи экономического развития, международного транспортного сообщения, обороны и контроля иных видов деятельности, контроля чрезвычайных ситуаций, оценки ущерба и управления процессами ликвидации последствий;

– создать развитую информационную инфраструктуру, что позволит решать многочисленные задачи обеспечения безопасной эксплуатации транспортной системы Арктики;

– создать информационную основу для расширения углеводородной и минерально-сырьевой базы и контроля климатических процессов в Арктике;

– обеспечить прогресс в области прогноза погоды;

– создать информационную основу для мониторинга экологической обстановки в Арктике;

– обеспечить передачу широкозонных дифференциальных данных систем ГЛОНАСС и GPS;

– обеспечить развитие спутникового радио- и телевещания и предоставление полного спектра услуг связи в Арктической зоне;

– обеспечить президентскую и правительственную связь, а также связь в интересах военных объектов и городков;

– укрепить позиции Российской Федерации в решении сложных экономических и политических задач во взаимоотношениях с другими государствами, имеющими территории или интересы в Арктике[378].

В соответствии с данным проектом главными узлами инфраструктуры связи в Арктике будут системы ГЛОНАСС и МКС «Арктика». МКС «Арктика» состоит из трех подсистем. Подсистема «Арктика–М» предназначена для гидрометеорологического и климатического мониторинга, служебной и аварийной связи. «Арктика–М» состоит из орбитальной группировки двух космических аппаратов на высокоэллиптической орбите. Начало ее испытаний запланировано на 2014 год, эксплуатация – на 2016 год. Подсистема «Арктика–Р» создается для радиолокационного мониторинга ледовой обстановки. Начало ее испытаний состоится в 2015 году, эксплуатация – в 2018 году.

Радиолокационный спутник «Арктика–Р» сможет отслеживать ледовую обстановку, что необходимо для проводки судов по Северному морскому пути и в устьях сибирских рек. Он также поможет в разведке нефти, газа и других полезных ископаемых. Наконец, два спутника связи «Арктика–МС»[379] будут обеспечивать телефонную связь, телевизионную и радиопередачу в FM-диапазоне в Арктической зоне России, в том числе для морских и воздушных судов. Проект «Арктика» получил поддержку от Всемирной Метеорологической Организации и позволит России стать лидером в одном из важнейших направлений космической деятельности, обеспечить освоение северных территорий и создание на них комфортных условий для проживания и работы.

Для развития телекоммуникационной инфраструктуры Арктики также разрабатывается международный проект «Поларнет». Это транснациональный телекоммуникационный проект, который преследует цель объединить три континента – Европу, Азию и Америку мощными морскими оптико-волоконными кабельными линиями связи по дну Арктических морей. Протяженность российского участка трассы составляет около 6500 км, общая протяженность кабельной системы составит около 18000 км. На базе строящейся инфраструктуры создается уникальная глобальная сетевая платформа «Поларнет–Грид», которая даст массовому потребителю возможность пользоваться практически всем на-

---

[378] *Мальков М.В.* Развитие информационно-телекоммуникационной среды в Арктике. Информационные технологии. Выпуск 2. Труды Кольского научного центра РАН, 4/2011(7).– Апатиты: Кольский филиал ПетрГУ, 2011. С. 10–18.

[379] Спутник «Арктика-МС» предназначен для обеспечения спутниковой связи, вещания и навигации. «Арктика-МС1» – коммерческий сегмент, который разрабатывает ООО «Газпром – космические системы», «Арктика-МС2» – государственный сегмент, предназначенный для обеспечения правительственной связи, управления воздушным движением и ретрансляции навигационных сигналов.

бором современных информационно-вычислительных и коммуникационных услуг с помощью универсальных клиентских устройств доступа[380].

Необходимо отметить, что в настоящее время многие страны мира, прежде всего, США, Канада, Китай, значительно повысили свой интерес к Арктике, в том числе и в военном плане. Эта тенденция, например, для США стала особенно актуальной в 2006–2007 гг. Толчком к этому послужило несколько факторов:

– резко активизировались разговоры о влиянии климата и связанных с ним процессов на все аспекты жизни современного человечества. Считалось, что сильнее всего этот процесс должен был отразиться на Арктике;

– неуклонный рост цен на энергоресурсы и многочисленные прогнозы о грядущих «ресурсных войнах» не могли не привлечь внимание к энергетическим богатствам Арктики.

Огромную роль в усилении интереса к региону сыграла и российская экспедиция в Арктику летом 2007 года, которая должна была доказать, что подводные хребты Менделеева и Ломоносова являются продолжением Сибирской континентальной платформы. Это позволило бы России претендовать на 1,2 млн км² за пределами 200-мильной исключительной экономической зоны. Спуск в ходе экспедиции двух российских батискафов «Мир-1» и «Мир-2» на дно Северного полюса и установка там российского флага (2 августа 2007 г.), по сути, дали официальный старт борьбе за богатства Арктики, что потребовало от всех стран региона, включая и США, резко активизировать свою политику в регионе, в том числе и военном плане[381].

Неслучайно, с 2007 года военно-морские силы США активизировали проведение на регулярной основе учений американских подводных лодок в водах Арктики, в том числе для проверки непрерывности функционирования информационно-телекоммуникационных систем и систем связи для подводных лодок (табл. 3, фото 1).

Связь в интересах управления группировками войск (сил) Вооруженных Сил Российской Федерации, развернутых в Арктической зоне России, должна базироваться на телекоммуникационных ресурсах сети связи общего пользования ЕСЭ России, транспортных сетей операторов связи и компаний ТЭК в регионах, а также линиях и каналах собственной системы связи Вооруженных Сил. Из-за особенностей организации и обеспечения связи в районах Крайнего Севера и Дальнего Востока перспективным направлением является построение

---

[380] *Волович И.В., Хохлова М.Н.* О теории моделирования и гиперграфе классов. Труды Математического института имени В.А. Стеклова, т. 245. – М.: МИ, 2004. С. 281–287.

[381] *Володин Д.А.* Военная политика США в Арктике. Россия и Америка в XXI веке. Электронный научный журнал. – Режим доступа: http://www.rusus.ru/?act=read&id=303.

распределенных информационных систем на базе одноранговых информационно-телекоммуникационных сетей с использованием преимущественно подвижных (мобильных) коммуникационных узлов (узлов связи доступа). Это даст возможность формировать адаптивные компоненты единого информационного пространства в условиях большой неравномерно заселенной территории Арктики и с учетом разной ведомственной принадлежности интегрируемых ресурсов и систем.

Таблица 3

Учения американских подводных лодок в Арктике[382]

Дата	Место учений	Название подводных лодок	Класс подводных лодок	Характеристика учений
Март 2007	Море Бофорта, 333 км от северного побережья Аляски	АПЛ «Александрия» (SSN-757); британская АПЛ «Тайрлесс» (S-88)	«Лос-Анджелес»; «Трафальгар»	Совместные американо-британские учения. Цель учений – улучшение тактического взаимодействия американской и британской подводных лодок, работы средств связи и ходовых качеств. В ходе учений АПЛ «Александрия» совершила всплытие через лед толщиной 60 см
Июль 2008	Северный полюс	АПЛ «Провиденс» (SSN-719)	«Лос-Анджелес»	В ходе перехода из порта приписки Гротон (шт. Коннектикут) в Северо-Восточную Азию совершила всплытие 1 июля 2008 г. на Северном полюсе
Март 2009	Море Бофорта	АПЛ «Елена» (SSN-725); АПЛ «Аннаполис» (SSN-760)	«Лос-Анджелес»	Отработка боевого применения подводных лодок в условиях Арктики. Во время учений АПЛ «Аннаполис» совершила всплытие через лед толщиной 90 см

[382] Источники: *Barber B.* U.S., Royal Navy Subs Test Tactics Under Polar Ice Pack (http://www.globalsecurity.org/military/library/news/2007/03/mil-070329-nns03.htm); USS Providence (SSN 719) history (http://www.uscarriers.net/ssn719history.htm); *Gilmore G.* Navy Submariners Participate in Arctic Ocean Exercise. 25.03.2009 (http://www.defense.gov/news/newsarticle.aspx?id=53647); Американская подлодка всплыла близ Северного полюса, пробив толщу льда (http://www.newsru.com/world/17nov2009/subm_texas.html). Subs Surface Off Alaska in Exercises // The Associated Press, 18.03.2011; U.S. Submarines Show Force Amid Race for Arctic Riches // Reuters, 24.03.2011.

Дата	Место учений	Название подводных лодок	Класс подводных лодок	Характеристика учений
Октябрь 2009	Северный полюс	АПЛ «Техас» (SSN-775)	«Вирджиния»	В ходе перехода к месту постоянного базирования в Перл-Харбор (шт. Гавайи) 13 октября 2009 г. совершила подледное всплытие около Северного полюса
Март 2011	257 километров (160 миль) к северу от Прудхо-Бей	АПЛ «Нью-Гемпшир» (SSN-778); АПЛ «Коннектикут» (SSN-22)	«Вирджиния» «Си Вульф»	Проверка работоспособности и боевых возможностей подводных лодок в условиях Арктики. В ходе учений была испытана новейшая система связи для подводных лодок производства компании «Рейтон». Кроме того, АПЛ «Коннектикут» совершила всплытие через лед толщиной 65 см

Рис. 2. Всплытие 19 марта 2011 г. АПЛ «Коннектикут» через лед толщиной 65 сантиметров[383]

Технологии одноранговых («пиринговых» от англ. peer-to-peer) сетей позволяют формировать отказоустойчивые децентрализованные сети. Эти технологии уже нашли свое применение в таких областях как трансляция потокового мультимедиа, обмен файлами, распределенные вычисления и др. Однако, обладая высокой отказоустойчивостью, децентрализованные сети генерируют

[383] Источник: U.S. Navy photo by Mass Communication Specialist 2nd Class Kevin S. O'Brien.

большой объем служебного трафика. Для снижения объемов служебного трафика может быть предложена архитектура двухуровневой децентрализованной пиринговой сети, узлы которой могут быть классифицированы в определенные группы согласно тематике находящейся в узлах информации и среднего времени доступности узла[384].

Кроме того, для развития информационно-телекоммуникационной инфраструктуры в зоне ответственности группировки войск (сил), необходимо применять технологии формирования и функционирования самоорганизующихся динамических сетей на базе мобильных комплексов технических средств, в том числе контейнерного типа. Подобные сети позволяют решать задачи оперативного развертывания телекоммуникационных сетей в районах, не имеющих развитой телекоммуникационной инфраструктуры.

Итак, развитие телекоммуникационной инфраструктуры для формирования единого информационного пространства Арктической зоны России является важнейшей задачей обеспечения военной безопасности государства.

---

[384] *Суворова З.В.* Двухуровневая организация проблемно-ориентированной одноранговой сети. Информационные технологии. Выпуск 2. Труды Кольского научного центра РАН, 4/2011(7). – Апатиты: Кольский филиал ПетрГУ, 2011. С. 267–272.

О статье С.О. Макарова
«Влияние ледоколов на военно-морские операции»

Российское могущество прирастать будет Сибирью и Северным океаном.
Между прочим, Северный океан есть пространное поле,
где усугубиться может российская слава, соединенная с беспримерной пользой,
через изобретение Восточно-Северного мореплавания

М.В. Ломоносов

Степан Осипович Макаров – один из самых почитаемых и уважаемых адмиралов России – флотоводец и ученый, кораблестроитель и путешественник, изобретатель и писатель, таким он навсегда остался в нашей истории.

Рис. 1. Вице-адмирал С.О. Макаров

Вся его биография – это подвиг во славу России. Изобретение пластыря для заделки пробоин судов, первая в мире торпедная атака вражеского корабля, кругосветные походы, научные исследования Мирового океана, в том числе Арктики, проектирование и постройка самого мощного ледокола в мире, разработка тактики броненосного флота, значительный вклад в решение задач строительства и применения флота, исследование проблем непотопляемости и живучести кораблей, улучшения их боевых качеств, воспитание военных моряков – это лишь малая часть результатов его деятельности за столь яркую и короткую жизнь.

Написанная им статья «Влияние ледоколов на военно-морские операции» один из результатов его активной деятельности по изучению Арктики.

Идея покорения полярных льдов мощным ледоколом с целью достижения Северного полюса, освобождения берега и устья рек Сибири от вечных льдов, с целью дать доступ к рекам дешевым и коротким путем, зародилась у Макарова еще в 1892 году.

Макаров предполагал достигнуть Северного полюса на мощном ледоколе, в то время как все иностранные исследователи пытались решить эту задачу, используя естественный дрейф льдов и течения в Арктике.

Как военный человек он предвидел стратегическое значение ледоколов и Северного морского пути для осуществления межфлотского маневра. «Полагаю, что содержание большого ледокола на Ледовитом океане может иметь и стратегическое значение, дав возможность нам при нужде передвинуть флот в Тихий океан кратчайшим и безопаснейшим в военном отношении путем», – писал он в записке на имя управляющего Морским министерством вице-адмирала Тыртова 9 января 1887 г.

Макаров смог убедить министра финансов царского правительства С.Ю. Витте в необходимости строительства ледокола. 14 ноября 1897 года Витте доложил Николаю II об ассигновании трех миллионов рублей на строительство мощного ледокола. Согласие царя было получено.

Уже 28 декабря 1897 года в центре британского судостроения Ньюкасле С.О. Макаров подписал договор на строительство ледокола, которому было дано имя «Ермак» – в честь знаменитого казака, покорителя Сибири.

Макаров разработал проект и принцип работы ледокола и, добившись его постройки, создал самый мощный в мире ледокол, способный форсировать тяжелые льды двухметровой толщины, обеспечив и в этой области приоритет русской научной мысли. Необходимо отметить, то этот ледокол прослужил 65 лет, совершив свое последнее плавание в 1964 году.

С.О. Макаров впервые рассмотрел вопросы применения артиллерии, минного и торпедного оружия в условиях ледовой обстановки, вскрыл вопросы остойчивости и живучести кораблей в зимних условиях.

Именно он, заглядывая в будущее, предусмотрел значение ледокольного флота для обеспечении обороны побережья в противодесантной операции, возможность высадки десанта на ледяной покров, значение ледокольного флота для обеспечения развертывания сил флота в сложных условиях ледовой обстановки, обеспечение плавания кораблей в замерзающих морях, поднял вопрос о ледокольной проводке военных кораблей.

Он, как изобретатель, предложил использование корабельных винтов повышенной прочности при плавании во льдах, впервые поднял вопрос о строительстве кораблей ледового класса.

Говоря о флотоводческой деятельности вице-адмирала Макарова, нельзя не остановиться на его военно-теоретических работах в области военно-морского дела, тактики ведения морского боя и его взглядах на воспитание офицеров флота и матросов. Наиболее крупными научными трудами Макарова по военно-морским вопросам являются: «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов» (1894 г.) и «Рассуждения по вопросам морской тактики» (1897 г.). Вторая работа явилась капитальным трудом по морской тактике паро-

вого флота, принесшим автору заслуженную славу ученого. В эту работу Макаров вложил весь свой богатый опыт и знания.

Из-под его пера вышли работы по тактике морского боя, по проблемам строительства кораблей; он добился унификации артиллерийских орудий и снарядов на флоте, изобрел бронебойный наконечник, который на флоте получил название «колпачок Макарова».

Один из современников Макарова, разделяя его взгляды, написал пророческие слова: «Сдается мне, что когда, в близком будущем, обновленная Россия развернет во всей своей мощи неисчерпаемые силы ее народа, использует непочатые сокровища ее природных богатств, то смелая мысль русского богатыря Макарова будет осуществлена. Будут сооружены ледоколы, способные проходить среди льдов Ледовитого моря так же свободно, как проходит «Ермак» по льдам Финского залива, которые до него были также непроходимы. Омывающий наши берега Ледовитый океан будет исследован вдоль и поперек русскими моряками, на русских ледоколах, на пользу науки и на славу России».

Значение ледокольного флота в современных условиях неоспоримо. Россия сегодня обладает самым мощным ледокольным флотом в мире и уникальным опытом конструирования, постройки и эксплуатации таких судов. Его задача – обеспечивать стабильное функционирование Северного морского пути, а также доступ к районам Крайнего Севера и арктическому шельфу.

В настоящее время в составе ледокольного флота действуют 6 атомных ледоколов и 39 дизель-электрических ледоколов. Один из дизель-электрических ледоколов гордо носит имя «Адмирал Макаров».

Важнейшими задачами современного ледокольного флота являются обеспечение разработки и добычи полезных ископаемых в богатых сырьем, но покрытых льдами районах Арктики, а также жизнеобеспечение населенных пунктов, горнорудных предприятий, морских и авиационных портов, военных баз и т.д. в районах Сибири и Дальнего Востока.

Для решения этих задач планируется строительство атомного линейного ледокола мощностью 60–70 МВт нового поколения, атомного ледокола-лидера мощностью 110–130 МВт для круглогодичной работы на трассах СМП, рассматривается возможность строительства универсальных атомных ледоколов повышенной мощности (150–200 МВт).

В рамках федеральных целевых программ запланировано строительство одного универсального атомного ледокола мощностью 60 МВт (начало строительства в 2012 году), а также строительство 4 линейных дизель-электрических ледокола (один мощностью 25 МВт и три ледокола мощностью по 16 МВт).

В интересах совершенствования поиска и спасания в Арктике строятся четыре спасательных судна ледового класса мощностью 7 МВт (Arc6), поставка первого судна планируется в 2013 году.

Путь освоения Арктики, указанный адмиралом С.О. Макаровым, продолжает сегодня современная Россия.

* * *

Влияние ледоколов на военно-морские операции[385]

(Лекция С.О. Макарова[386], прочитанная 4.12.1899 г., публикуется с сокращениями[387])

Можно сказать, что почти всякое изобретение прямо или косвенно влияет на способы ведения войны. Многое изобретается специально для боевых целей, но и усовершенствования мирные часто находят себе первое применение к военным целям. За примером идти недалеко. Телеграфирование без посредства проволоки еще не нашло себе применения для мирных целей, а уже вся необходимая материальная часть для его применения послана в Южную Африку[388] для целей военных.

Ледоколы возникли для чисто мирных целей, но так как они применимы и для войны, то вопрос о пользовании ими в военное время должен рассматриваться всесторонне, даже если бы рассмотрение их привело к отрицательным результатам о невозможности пользования ледоколами для военных целей.

Возбуждаемый мною вопрос нов, а потому не разработан, и я полагаю, что вы не будете ждать от меня, что я дам вам законченные ответы. Время для таких ответов еще не наступило, и в настоящее время можно лишь наметить вопросы.

* * *

---

[385] Опубликовано: С.О. Макаров и завоевание Арктики. «Ермак» во льдах. Материалы и документы о С.О. Макарове и ледоколе «Ермак». М.-Л.: Издательство Главсевморпути, 1943. С. 198–202.

[386] Макаров Степан Осипович (1849–1904) – русский флотоводец и ученый, вице-адмирал (1896). Окончил Морское училище (1865). В 1869 году произведен в мичманы. Служил на кораблях эскадры Тихого океана, с 1871 года – на Балтийском флоте, с 1876 – на Черноморском флоте. В Русско-турецкую войну 1877–1878 гг. осуществил атаки турецких кораблей шестовыми минами, впервые в русском флоте применил самодвижущуюся мину (торпеду). Разработал проект ледокола «Ермак» и наблюдал за его строительством, в 1899 и 1901 гг. совершил на нем арктические плавания. В начале Русско-японской войны командовал тихоокеанской эскадрой. Погиб на броненосце «Петропавловск», подорвавшемся на мине.

[387] Часть текста лекции, содержащая материал, помещенный позже С.О. Макаровым в книгу «"Ермак" во льдах» и являющийся введением к основной теме лекции, опущена (ЦГВМА. Архив С.О. Макарова. Д. 118. 1900–1903 гг. Л. 37–110).

[388] Речь идет об Англо-бурской войне 1899–1902 гг.

Разберем первоначально влияние зимних условий на наступательные и оборонительные средства судов.

Суда обладают тремя наступательными средствами: артиллерия, мины и таран[389].

Артиллерия во время плавания во льду может действовать совершенно так же, как и на свободной воде, движение же судов будет значительно стеснено, поэтому суда потеряют одно из крупных преимуществ – подвижность, которая позволяет выбирать позицию, постоянно меняя ее, дабы неприятель не мог пристреляться. Плавание во льду дает еще и то преимущество береговой артиллерии, что суда будут следовать строго друг другу в кильватер[390], и на льду, вероятно, найдутся приметные точки, которые помогут пристрелке.

Снаряды при ударе в воду обыкновенно разрываются, так что при недолете часть осколков попадает в неприятеля. Нет основания думать, что не произойдет то же самое, что и при падении снаряда на лед, но желательны опыты, которые показали бы действие разрывных снарядов, падающих на лед ровный и на лед набивной[391].

Мина, взорванная под судном, причинит ему, вероятно, несколько большее повреждение при ледяном покрове, чем без него, но эта разность, вероятно, несущественная. Гораздо более важен вопрос о том, в какой мере возможно действовать самодвижущимися минами[392] и минами заграждения.

Прежде всего, является вопрос температуры воды и ее влияния на безопасность обращения с минами и на правильность детонации. По этому предмету желателен отзыв специалистов.

В очень холодной воде самодвижущиеся мины вообще работают хуже, чем в воде обыкновенной температуры. Кроме того, выпуск мин из надводных аппаратов будет возможен лишь в исключительных случаях, когда перед минным орудием[393] имеется полынья. Выстрел из подводного аппарата возможен лишь при ровном льде – и то еще, если есть уверенность, что у самого аппарата не торчит какая-нибудь глыба, что вполне возможно.

В большинстве случаев лед в Финском заливе встречается набивной, а потому возможность действия самодвижущимися минами во льдах очень ма-

---

[389] Таран в морском бою – удар в борт корабля противника, в результате которого образовывалась пробоина, приводившая к выводу из строя или к потоплению атакованного корабля. Применялся в гребном и паровом броненосном флотах.

[390] Кильватерная колонна – строй кораблей (судов), при котором они следуют в кильватерной струе один за другим на установленном между ними расстоянии.

[391] Лед набивной – состояние ледового покрытия, при котором поверхность льда состоит из нагромождения льдин различного размера и находящихся в различном положении по отношению к водной поверхности.

[392] Самодвижущаяся мина – в современном понимании – торпеда.

[393] Минное орудие – в современном понимании – торпедный аппарат.

ла, и вероятнее предположить, что во льдах самодвижущимися минами почти совсем действовать нельзя.

Мины заграждения точно так же потеряют часть своего значения с наступлением льдов. Если бы лед был ровный, то ничто не мешало бы минам оставаться на своих местах, но лед ровный есть исключение, и даже на кронштадтских рейдах – лед набивной. Надо думать, что набивной лед, распространяясь глубоко, может повредить мины.

Точный ответ на этот вопрос может дать лишь опыт, и, разумеется, было бы полезно оставить на зиму несколько десятков мин, заряженных песком, дабы посмотреть, действительно ли лед сдвинет их со своих мест или нет.

Донные мины, поставленные на местах, защищенных от больших ледяных нагромождений, могут зимой оставаться в безопасности, но способы пользования ими, равно как и действия их зимой, вероятно, будут несколько иные, чем летом.

Таранная пробоина зимой будет иметь такое же действие, как и летом. В пробоину пойдут куски льда, которые могут до некоторой степени уменьшить вливание воды, но это лишь временно, ибо останутся щели и проток воды через них размоет часть льда. Подводка пластырей[394] снаружи льдом будет значительно затруднена.

Возможность нанесения таранного удара будет много зависеть от подвижности судов. Судно, которое легко само разбивает лед, будет иметь все шансы на успех перед другим судном, которое боится льда и самостоятельно двигаться не может.

Против тарана следует употреблять мины, и в бою на открытой воде есть много шансов, что судно, желающее таранить, будет предварительно пробито миной неприятеля. Маневрируя во льдах, этой опасности почти не предвидится.

Оборонительные средства судов разделяются на три элемента:

1. Неуязвимость.
2. Непотопляемость[395].
3. Живучесть[396].

Броня в мороз сопротивляется ударам снарядов так же, как и при тепле, поэтому, сколько мне известно, неуязвимость от снарядов не изменится.

---

[394] Пластырь (аварийный) – устройство для временной заделки повреждений в подводной части корпуса корабля (судна); часть его аварийного имущества.

[395] Непотопляемость – способность надводного корабля оставаться на плаву, не опрокидываясь, при повреждении и затоплении одного или нескольких отсеков вследствие боевых или аварийных повреждений.

[396] Живучесть – способность корабля противостоять боевым и аварийным повреждениям, восстанавливая и поддерживая в возможной степени свои боевые и эксплуатационные свойства.

Непотопляемость и живучесть суть качества внутренние, на которые тоже, по-видимому, мороз и лед не могут особенно повлиять в худую сторону, за исключением подводки пластыря, которая при льде иногда будет затруднена.

Заделка пробоин относится к живучести, и она при ледяном покрове, отсутствии волнения и качки облегчится.

Теперь перейдем к движениям судов, ибо вся военно-морская операция требует передвижения сил. Ледяной покров затрудняет это передвижение, но не делает его вполне невозможным. Флот, имеющий в своем распоряжении ледоколы, может передвигаться туда или сюда, сосредоточивая свои силы в одном из портов, или выходить для операций в открытое море.

Нация, имеющая несколько портов на море, имеющем ледяной покров, без ледоколов будет поставлена в необходимость на все время войны оставлять свой флот в тех портах, в которых он замерз, и, таким образом, лишается возможности поддержать суда, расположенные в других портах, или же укрыть их, убрав из портов свободных в порта, запертые ледяным покровом. Значение ледоколов в этом отношении, по-видимому, не подлежит большому сомнению.

Прежде всего, следует, однако же, коснуться вопроса о зимней морской кампании вообще. Ледяной покров начинает образовываться лишь тогда, когда вследствие продолжительного холода температура воды понижена до точки замерзания. Пресную воду заморозить легче, чем соленую, потому что точка замерзания океанской воды –1,8°С.

Кроме этой причины, есть еще и другая, более существенная. Пресная вода имеет наибольшую плотность при +4°С, а океанская вода имеет наибольшую плотность при –3,6°С. Вследствие этого, если мы возьмем два водоема, один с пресной водой, другой с соленой, то у пресноводного водоема, когда при наступлении холодов температура воды понизится до +4°С, мороз будет продолжать лишь понижение температуры поверхности, распространяясь в глубины не более того, что будет делаться механически волнением.

Соленоводный водоем, охлаждаемый с поверхности, охладится во всю толщину, и, пока вся вода не примет температуры –1,8°С, замерзание поверхностной воды будет невозможно. По этой причине воды, имеющие одинаковую морскую соленость от верху донизу, почти невозможно заморозить, если дело касается глубоководных мест. Этим обстоятельством, а не температурой воды Гольфстрема[397] можно объяснить себе незамерзаемость моря у Нордкапа[398] в широте 71°10′ и у нашего Мурманского берега.

---

[397] Гольфстрим – теплое течение в северной части Атлантического океана. На меридиане 45° делится на три ветви: основная ветвь (средняя) направляется на северо-восток и под названием Северо-Атлантического течения уходит в Норвежское море, где оно в свою очередь распадается на Шпицбергенское и Нордкапское течения; северная ветвь образует течение Ир-

Обыкновенно в замерзающих морях соленость воды внизу больше, чем наверху, и это препятствует вертикальному обмену вод; тем не менее, соленоводное вместилище замерзает позже, чем пресноводное, и требуется большое количество мороза, чтобы сковать море ледяным покровом.

По всем вышесказанным причинам на соленоводном море большие морозы предшествуют замораживанию. Плавание в морозы под парусами считалось делом трудным и даже рискованным. Я сам помню случай, когда на корвете «Варяг» в Японском море в 1866 году все снасти фок-мачты от брызг обратились в массу льда. В этих условиях мы не могли сделать никаких перемен в фоковых парусах.

Пароходы не в такой степени страдают от мороза, тем не менее, бывают случаи, что даже огромные океанские пароходы в такой мере обмерзают льдом сверху, что приходят в опасное положение.

Военные флоты обыкновенно в зимнее время избегают плаваний, поскольку это практически возможно, и потому точных данных по этой части не имеется. Нет такого флота, моряки которого любили бы плавание в мороз в мирное время, но из этого не следует, что обороняющийся может спокойно зимовать с уверенностью, что нападающий не посмеет приблизиться к его берегу. Собственно, мороз не составляет большого неудобства в плавании. Трудности заключаются в обмерзании судна от брызг, а таковые могут быть лишь при ветре, и так как не всегда бывает сильный ветер с морозом, то может случиться, что нападающий, рискнув на зимнюю операцию, выполнит ее без всяких крупных затруднений. Вот почему нельзя питать твердые надежды, что зимнее нападение неприятеля невозможно. Благоразумие требует, чтобы все особенности зимней морской кампании были выяснены.

Вопрос в том: можно ли каждое военное судно и даже миноносец выслать в зимнее время в море. Коммерческие пароходы всегда ходят, и трудности зимнего плавания им не представляются непреодолимыми. Отсюда можно придти к заключению, что и всякое большое военное судно также может в мороз совершать переходы. В какой степени могут это исполнять миноносцы, можно решить лишь опытом. На глаз кажется, что это, по меньшей мере, безжалостно – требовать, чтоб миноносцы плавали в мороз, но ведь еще более безжалостно подставлять людей под огонь неприятеля, и, тем не менее, все это делают и не считают варварством. Лишь один опыт может показать, в какой степени мино-

---

мингера, которое южнее Исландии поворачивает на запад; южная ветвь в виде слабого нерегулярного течения идет на восток.

[398] Нордкапское течение – теплое поверхностное течение у северных берегов Скандинавского и Кольского полуостровов, ветвь Норвежского течения. Температура воды (2–5°С зимой, 7–8°С летом) обусловливает незамерзаемость юго-западной части Баренцева моря.

носцы будут обмерзать, и нет ничего невероятного, если вследствие особенности их формы и отапливания всех помещений обмерзание их носовых частей будет не столь значительно, как ожидается.

Во всяком случае, надо считаться с тем обстоятельством, что остойчивость[399] миноносцев очень не велика, и что прибавка веса в верхних частях его может опрокинуть миноносец.

Заслуживает особого внимания вопрос, какие суда могут ходить во льду самостоятельно, какие могут следовать за ледоколами и какие совсем не годятся для работы во льдах. Точное решение этого вопроса может быть сделано лишь на основании опытов, между тем опытов по этой части не имеется. Я могу судить об этом деле лишь на основании того, что я видел по отношению к коммерческим судам, но, повторяю, лишь опыт может дать точные ответы.

Прежде всего, нужно сказать о винтах, которые на военных судах делаются с тонкими лопастями, необходимыми для хорошего хода. Обыкновенно делают винты военных судов или бронзовые или стальные. Для ледоколов винты употребляются стале-никелевые с удвоенной толщиной лопастей. Судно, имеющее тонкие лопасти, должно тщательно избегать ударов лопастей об лед; оно может следовать за ледоколом и даже самостоятельно ломать лед, но не двигаться задним ходом в цельном льду и стараться избегать крутых поворотов, при которых крепкий лед может попадать под лопасти винтов.

Недостатки военных судов по отношению к винтам могут быть легко устранены постановкой для плавания во льдах особых лопастей крепкого профиля из соответствующего металла.

Нужно иметь ввиду, что у ледоколов валы гребных винтов, в особенности концевой, делаются толще, чем это принято по нормальному расчету. Переменить валы у существующих судов очень трудно, а потому следует рекомендовать, чтобы суда с обыкновенными валами, входя в лед, не давали полного хода в тех случаях, когда есть вероятность, что винт ударит в большую глыбу льда.

По отношению к крепости корпуса можно сказать следующее.

Суда, имеющие вертикальную броню по ватерлинии и ниже ее футов на 5 или 7, по моему мнению, вероятно, могут самостоятельно идти через цельный лед в Балтийском море. Броневые плиты разложат давление льда на большие поверхности и, таким образом, не допустят деформации у шпангоутов и обшивки. Только опыт может дать точные ответы на этот вопрос.

---

[399] Остойчивость корабля – способность корабля (судна), выведенного из положения равновесия под воздействием внешних сил вновь возвращаться в первоначальное положение после прекращения действий этих сил.

Суда, вертикальная броня которых не доходит до форштевня[400], должны быть осторожны во льдах и не должны пробовать идти самостоятельно через цельный лед, если он имеет солидные размеры.

За ледоколом может следовать каждое судно, но чем оно слабее, тем больше внимания надо употребить, чтобы не ударить бортом в выдающийся кусок солидного льда. Чем судно меньше, тем легче ему уберечься от таких случайностей, и я склонен думать, что бережно за ледоколом можно провести обыкновенный миноносец. Опыт по этой части был бы крайне интересен.

Скажем теперь несколько слов о военно-морских операциях, которые могут быть трех родов:

1) нападения в море на флот противника с целью уничтожения его или командовать морем;

2) бомбардировка крепостей с целью уничтожения их для завладения флотом, там расположенным, или портом со складами;

3) высадка десанта на неприятельский берег.

Флот, находящийся во льдах, не обеспечен от нападения противника, желающего его уничтожить. Чтобы решиться на такое нападение, надо иметь средства двигаться во льдах по различным направлениям. Если флот отступает, скрываясь во льды, то он этим самым делает канал во льду и, следовательно, облегчает преследование себя. В тех местах, где лед стоит неподвижно, сделанный канал действительно открывает доступ, по которому суда с сильными машинами могут легко идти, если даже корпус их не столь крепок. В подвижных льдах, – а таких всегда очень много, снаружи неподвижных, и ими покрыт весь Финский залив к западу от Сескара, – канал во льду не имеет почти никакого значения, ибо он скоро будет занесен, и, следовательно, пользоваться им будет рискованно.

Из всего этого вытекает, что флот, имеющий ледоколы и вообще приспособившийся двигаться во льдах, может занять море, а, следовательно, командовать им, даже если он и слабее флота противника, который не может ходить при ледяном покрове.

Для уничтожения неприятельского флота, скрывшегося во льдах, надо не только догнать его, но и иметь возможность маневрировать, чтобы поставить свою артиллерию в выгодные условия. В этом деле столько нового и невыясненного, что о нем очень трудно говорить, не вдаваясь в область исключительно предположений.

Бомбардировка крепостей при существовании ледяного покрова имеет очень много трудностей, о которых говорилось раньше; есть, однако же, и хо-

---

[400] Форштевень – часть набора корпуса корабля (судна) в виде прочной балки, установленной по контуру носового образования и являющейся продолжением киля.

рошая сторона, а именно: отсутствие качки. В остальном, по-видимому, все преимущества на стороне обороняющегося.

По отношению к десантным операциям нападающий приобретает в ледяном покрове важное тактическое преимущество. В каждой десантной операции самая трудная часть состоит в высадке десанта. Ледяной покров чрезвычайно облегчает это действие. Все вдающиеся в берег части Финского залива к О[401] от Ревеля покрыты сплошным льдом, который представляет из себя естественные обширные пристани. Достаточно подойти к неподвижному льду, чтобы иметь полную возможность в кратчайший срок с каждого из кораблей высадить все, что он привез. Ледяное плато даст возможность тут же у борта корабля каждой части разобраться со своим имуществом и тронуться в путь в полном боевом порядке. Неподвижный ледяной покров обыкновенно плотно прилегает к береговой черте, и поэтому место выхода войск на твердый берег зависит от их самих, и может быть избран такой пункт, где меньше всего можно рассчитывать на сопротивление обороняющегося.

Обороняющийся может стараться потопить войска, высаженные на лед, и для этого может со своим флотом подойти к месту высадки и, действуя по войскам своей артиллерией, стараться уничтожить их. В то же время обороняющийся должен ломать лед, дабы затруднить движение войск к берегу. Военный флот нападающего, прикрывая десант, должен воспрепятствовать действиям обороняющегося флота.

Отсюда вытекает положение, что при существовании ледяного покрова десантная операция возможна лишь при командовании морем или имея достаточные силы, дабы парализовать действия обороняющегося.

Подводя итоги всему сказанному выше, можно, в общем, придти к следующим заключениям.

Мороз не может считаться таким препятствием к военно-морским операциям, которое дало бы обороняющемуся полную уверенность, что в зимнее время против его берегов неприятель никаких операций производить не будет.

Десантная операция нападающего получает в ледяном покрове крупное преимущество для своих высадок.

Некоторые боевые суда, если поставить специальные винты, могут ломать лед самостоятельно, за ледоколом же, следуя осторожно, каждый военный корабль может идти. Вследствие этого, казалось бы, ледяной покров не следует считать непреодолимым барьером, разделяющим на зимнее время различные порта того же государства.

Артиллерия при ледяном покрове остается в своем прежнем значении.

---

[401] О – Ост – восток; название одного из главных румбов.

Значение мин при ледяном покрове уменьшается.

Таран при ледяном покрове может быть так же действительным, как без него, а отсутствие мин делает более возможным безнаказанное нанесение таранного удара.

Вышеприведенные выводы нужно считать лишь как попытку наметить особенности морских сражений зимой во льдах. Повторяю, что только путем опыта можно придти к точному выводу, дают ли ледоколы больше выгод обороняющемуся или нападающему. Одно лишь могу утверждать как достоверное, что выиграет больше тот, кто первый примется серьезно изучать это дело.

Публикацию подготовили

Профессор кафедры военного искусства ВАГШ ВС РФ,
член Экспертного совета по Арктике и Антарктике
при Председателе Совета Федерации РФ,
доктор военных наук, доцент
контр-адмирал запаса **И.Я. Петренко**

Начальник научно-исследовательского отдела
(военной истории Северо-западного региона РФ)
НИИ(ВИ) ВАГШ ВС РФ,
советник Российской академии ракетно-артиллерийских наук
подполковник **Э.Л. Коршунов**

В.Ю. Грибовский
Старший научный сотрудник
НИО (военной истории Северо-западного региона РФ)
НИИ(ВИ) ВАГШ ВС РФ,
кандидат исторических наук, профессор

Вице-адмирал С.О. Макаров

Вице-адмирал Степан Осипович Макаров является заслуженной гордостью нашего Флота. Он был не только известным всему миру командиром и флагманом, но и выдающимся учёным в области непотопляемости кораблей, гидрографии, океанографии и в изучении Полярных морей.

Степан Осипович Макаров родился 27 декабря 1848 г. (ст. стиль) в городе Николаеве Херсонской губернии в семье офицера Морского ведомства, выслужившегося из матросов. Известно, что отец хотел устроить своих сыновей в морскую службу, но к этому были препятствия сословного характера. В результате Степан Осипович был определён в Морское училище в Николаевске-на-Амуре, которое готовило кондукторов – кандидатов в офицерские чины корпуса Флотских штурманов.

Воспитанник училища С.О. Макаров, окончивший его в 1865 г., с юных лет плавал на кораблях Сибирской флотилии и эскадры Тихого океана, завоевал авторитет у известных командиров и флагманов нашего флота и, благодаря их ходатайству, в 1867 г. был переведён не в кондукторы, а в гардемарины, что давало право на производство в первый флотский офицерский чин мичмана. Мичманом он стал в 1869 г. и получил назначение вахтенным офицером на броненосную лодку «Русалка».

После навигационной аварии этого корабля С.О. Макаров занялся исследованиями вопросов непотопляемости железных броненосцев, а первую свою научную работу он опубликовал в «Морском сборнике» ещё в 1867 г. под названием «Инструмент Адкинса для определения девиации в море».

В начале 70-х гг. XIX века в чинах мичмана и лейтенанта Степан Осипович служил на разных кораблях Балтийского флота и занимался вопросами непотопляемости под руководством вице-адмирала А.А. Попова. Во время Русско-турецкой войны 1877–78 гг. он отличился в боевых действиях, будучи командиром вспомогательного крейсера «Великий князь Константин», получил два чина «за отличие».

Став капитаном 2 ранга в 1878 г., а в 1882 г., уже после Ахал-Текинской экспедиции и командования пароходом «Тамань» – капитаном 1 ранга, С.О. Макаров обогнал по службе не только своих ровесников, но и гораздо бо-

лее старших по возрасту воспитанников привилегированного Морского кадетского корпуса (училища).

Надо особо отметить, что быстрая карьера, которая вызвала зависть очень многих офицеров, не остановила Степана Осиповича не только в исполнении его служебных обязанностей, но и в научной деятельности. Так, в 1886–1889 гг., находясь в заграничном плавании на корвете (с 1892 г. – крейсере 1 ранга) «Витязь», Макаров, кроме исполнения должности в командовании кораблём в составе эскадры Тихого океана, мобилизовал своих офицеров для выполнения океанографических исследований и сам занимался их обобщением.

Результатом явился фундаментальный труд «"Витязь" и Тихий океан» (1891 г.). Есть сведения, что в конце 1892 г. С.О. Макаров высказал идею об исследовании Северного Ледовитого океана с помощью ледоколов.

Портовые ледоколы были известны с 60-х годов XIX в., однако, до Макарова никто не высказывал мнение об использовании ледоколов для арктических плаваний.

Исследования XIX века в сочетании с оценкой уровня развития науки и техники того времени позволяли предполагать, что преодоление полярных льдов будет возможным для ледокола мощностью около 10 тыс. л.с.

13 января 1897 г. вице-адмирал С.О. Макаров, тогда – старший флагман 1-й флотской дивизии Балтийского флота подал докладную записку управляющему Морским министерством вице-адмиралу П.П. Тыртову с изложением проекта исследования Арктики при помощи ледоколов.

Поскольку использование Полярных вод не входило в планы Морского ведомства и не обеспечивалось соответствующими ассигнованиями, С.О. Макаров в том же году предпринял меры по привлечению общественности и других ведомств к решению этого важного вопроса. При поддержке известного учёного Д.И. Менделеева он заручился покровительством министра финансов С.Ю. Витте, который одобрял планы покорения Северного морского пути.

Благодаря С.Ю. Витте С.О. Макаров с 29 июня по 19 сентября 1897 г. был откомандирован для обследования условий плавания к устьям Оби и Енисея и местной ледовой обстановки. Немногие знают, что эта командировка была обусловлена тем обстоятельством, что адмирал по положению уступил командование практической эскадрой Балтийского флота старшему флагману 2-й флотской дивизии вице-адмиралу С.П. Тыртову.

Пока С.О. Макаров бороздил воды Северного Ледовитого океана его коллега благополучно – без потерь в личном составе – утопил на Транзундском рейде эскадренный броненосец «Гангут».

В 1898 г. очередь командования практической эскадрой вновь переходила к С.О. Макарову. Но до начала летней кампании он, опять же благодаря

С.Ю. Витте, зимой того же года ознакомился с состоянием ледоколостроения за границей и добился утверждения заказа 10-тыс. л.с. ледокола на заводе фирмы Армстронга в Ньюкастле.

Это был первый в мире «линейный» ледокол, спущенный на воду 17 октября 1898 г. После частичной реконструкции в 1900–1901 гг. он имел водоизмещение 7875 т (длина – 95,9, ширина – 21,5, осадка – 7,3 м), скорость хода 14–15 уз.

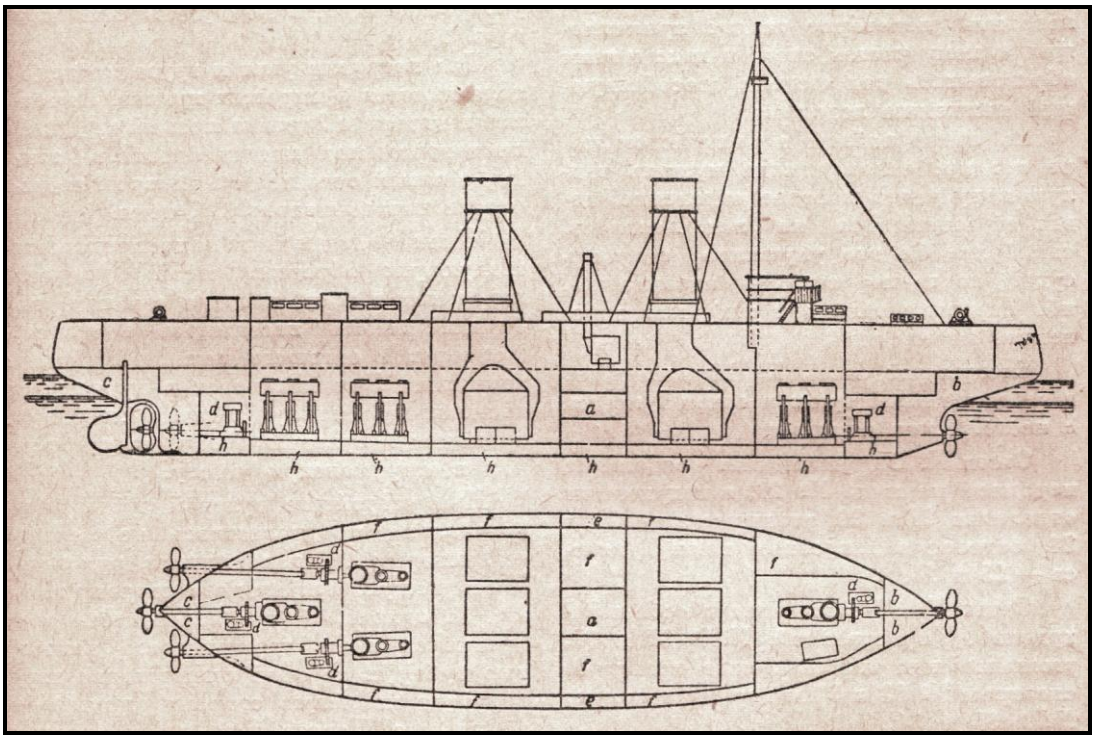


Рис. 1. Чертеж «Ермака»

21 февраля 1898 г. С.О. Макаров на «Ермаке» вышел из Ньюкастла в Кронштадт, куда прибыл 4 марта, легко ломая лёд Финского залива. В Кронштадте ледоколу устроили торжественную встречу, возможно, впервые в России заснятую на киноплёнке.

В том же году «Ермак» освободил от ледового плена 11 пароходов и в июле–августе совершил плавание в полярных льдах. В марте–августе 1901 г. вице-адмирал С.О. Макаров, будучи уже главным командиром Кронштадтского порта, совершил на «Ермаке» экспедицию к Новой Земле и Земле Франца Иосифа. 25 июля 1902 г. он прочитал доклад о ледоколе «Ермак».

Убеждённый в необходимости освоения Арктики для мирных и военных целей, Степан Осипович и впоследствии настаивал на использовании «Ермака» в Полярных морях. Однако Министерство финансов не поддержало адмирала («Ермак» оказался «слабоват» для покорения льдов Северного Ледовитого океана).

С.О. Макаров погиб у Порт-Артура 31 марта 1904 г., но его детище – «Ермак» – намного пережило создателя. В годы Великой войны 1914–1917 гг. «Ермак» был повторён в ледоколе «Святогор» (ныне – «Красин», корабль-музей на Неве), а позднее идеи С.О. Макарова были воплощены во многих советских ледоколах, из которых 23,5 тыс.-тонная «Арктика» в 1977 г. достигла Северного полюса.

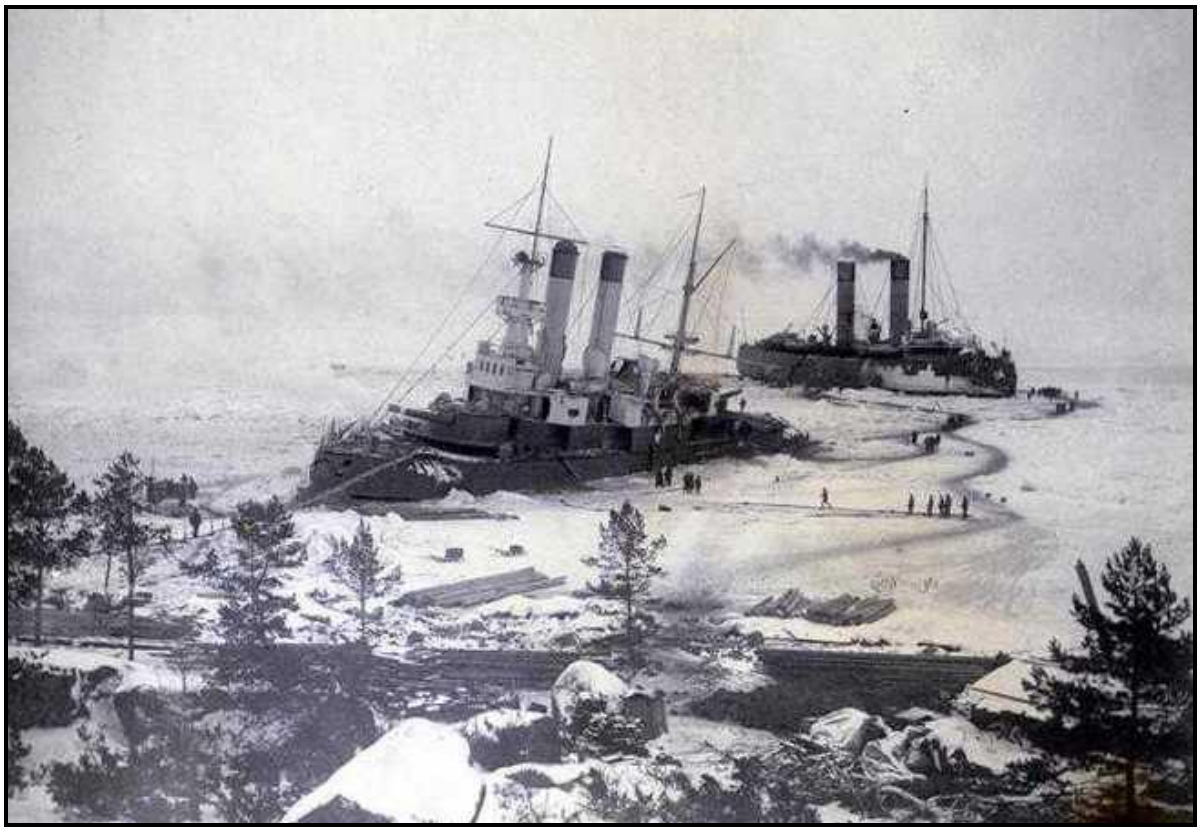


Рис. 2. Броненосец «Генерал-адмирал Апраксин» на камнях у Гогланда и «Ермак»

Д.Ю. Козлов
Заместитель начальника
Научно-исследовательского института (военной истории) ВАГШ ВС РФ,
вице-президент Российской ассоциации историков Первой мировой войны,
кандидат исторических наук, капитан 1 ранга
(г. Москва)

Противолодочная оборона коммуникаций на Северном морском театре военных действий в годы Первой мировой войны (1916–1917)

В планах применения Российского флота до 1914 года Северный морской театр не фигурировал. Североморские коммуникации, получившие в ходе Первой мировой войны первостепенное военно-экономическое значение, были практически не освоены, никаких мероприятий по их обеспечению спланировано не было. В этом смысле показательно, что на развитие порта в Архангельске – единственного на Севере транспортного узла, соединенного с центральными районами страны железной дорогой, – на 1914 г. казенных средств не было ассигновано вовсе[402]. По мнению выдающегося военного мыслителя А.Е. Снесарева, *«объяснять это придется тем, что военно-экономические работы шли путем слишком теоретического анализа, размеры и характер мировой войны предвидеть было трудно (она всех обманула) и, наконец, почти было невозможно, подвигнуть руководящие власти на полное осуществление ожидаемых военно-экономических нужд»*[403].

Боевые действия на Северном театре, связанные с обеспечением морских перевозок и обороной побережья, принято условно делить на два периода: кампании 1914 и 1915 гг., когда перевозки осуществлялись только через Архангельск и военно-морские силы базировались на одну базу; и кампании 1916 и 1917 гг., когда была организована оборона Беломорского и Мурманского побережья и налажены интенсивные круглогодичные перевозки[404]. В это же время была сформирована флотилия Северного Ледовитого океана с разветвленной системой базирования. Эта периодизация в полной мере отражает изменение структуры мероприятий по обеспечению перевозок и возрастание роли обороны коммуникаций.

---

[402] *Трошина Т.И.* Великая война… Забытая война… Архангельск в годы Первой мировой войны (1914–1918 гг.). Архангельск: КИРА, 2008. С. 22.
[403] *Снесарев А.Е.* Военно-экономические перспективы Германии // Военно-исторический журнал. 2000. № 1. С. 79.
[404] Флот в первой мировой войне / Под ред. Н.Б. Павловича. Т. 1. Действия русского флота. М.: Воениздат, 1964. С. 579.

В кампаниях 1914 и 1915 гг. главной задачей создаваемых на театре военно-морских сил являлось обеспечение безопасности плавания в горле Белого моря[405]. В связи с гибелью на минах в июне–июле 1915 г. нескольких транспортов верховное командование предложило морскому руководству принять более энергичные меры по обороне побережья и защите мореплавания. Для Ставки стало очевидным, что заверение правительства Великобритании о том, что оно берет на себя оборону североморских коммуникаций посредством блокады германских баз, оказалось нежизненным, и России придется принять весьма деятельное участие в обеспечении перевозок.

В 1916 г. масштабы морских перевозок и внимание, уделяемое высшим военным руководством Северному морскому театру, значительно возросли. В июле 1916 г., после передачи административного и военного управления на Севере в ведение Морского министерства, при Морском генеральном штабе (МГШ) было образовано «Управление Беломорским и Мурманским районами» («Убелмур»), возглавляемое помощником начальника генмора капитаном 1 ранга графом А.П. Капнистом[406]. Причинами роста внимания к Северному театру явились общая обстановка, сложившаяся на театрах военных действий, с одной стороны, и возможность германского флота действовать на северных морских коммуникациях одиночными крейсерами и минными заградителями – с другой. Кроме того, учитывалась перспектива привлечения немцами к борьбе на коммуникациях своих подлодок, что очевидно следовало из опыта боевых действий на Атлантике и подтверждалось донесениями морских агентов из-за границы. Например, 5 мая 1915 г.[407] морской агент в Голландии капитан 1 ранга М.М. Римский-Корсаков докладывал начальнику МГШ вице-адмиралу А.И. Русину: *«Ходят слухи, что с открытием навигации в Архангельске появятся подводные лодки у северных берегов Норвегии, Лапландии и даже в Белом море»*. В июле 1915 г. донесение о действиях германских лодок к северу от Британских островов на морском пути в Архангельск поступило от морского агента во Франции капитана 2 ранга В.И. Дмитриева[408].

В первые месяцы навигации 1916 г. противник практически не противодействовал межсоюзническим перевозкам. Многочисленные протесты нейтральных государств и следовавшие с осени 1915 г. одно за другим ограничения в применении подводных сил на время лишили германское морское руководство важного средства борьбы на коммуникациях. Только с лета 1916 г.

---

[405] *Гончаров Л.* Заметки о работах партии траления Белого моря за 1915 г. // Ежемесячник. Издание Морского Генерального Штаба. 1916. № 1–6. Январь–июнь. С. 17–24.
[406] *Трошина Т.И.* Указ. соч. С. 57, 58.
[407] Здесь и далее даты приведены по новому стилю.
[408] РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 395. Л. 3, 37.

германский подводный флот вновь активизировался. 23 июля германский подводный минный заградитель «U75» (капитан-лейтенант К. Бейцен) вышел из Гельголанда, обогнул Норвегию и 4 августа выставил при входе в Белое море, к северу от Орловского маяка, заграждение из 36 мин. 2 октября заградитель «U76» выставил две минные банки (27 мин) к северо-западу от м. Городецкий и девять мин у м. Святой Нос. Кроме того, можно предположить, что, как и в предыдущую навигацию, мины ставили и некоторые промысловые суда, легко проникавшие в район горла Белого моря.

В этих условиях верховным командованием было принято решение о создании флотилии Северного Ледовитого океана. При формировании нового объединения морское руководство опиралось на сложившуюся на театре в 1914–1915 гг. военную организацию и имевшиеся военно-морские силы. Процесс создания флотилии целесообразно разделить на два этапа: с января по июль создавались организационные и материально-технические предпосылки, а с конца июля по декабрь 1916 г. были сформированы собственно соединения и части.

МГШ разработал документы, определявшие состав флотилии, ее организацию и задачи, план оборудования театра. На силы флотилии возлагались следующие задачи: проводка коммерческих судов к портам разгрузки через минные заграждения; охрана судов в местах их сосредоточения в ожидания тральщиков (Иокангский рейд) или очереди разгрузки (Кольский залив) от нападения крейсеров и подводных лодок противника. Операционную зону флотилии МГШ разделил на три района: Мурманское побережье от норвежской границы до меридиана м. Святой Нос; северная часть и горло Белого моря, ограниченное с севера линией Святой Нос – Канин Нос и с юга – линией о. Сосновец – маяк Инцы; бассейн Белого моря с Двинским, Онежским и Кандалакшским заливами. Благоприятный оперативный режим в этих районах должны были обеспечивать соответственно силы трех военно-морских баз, расположенных в Кольском заливе (операционная), Иоканге (маневренная) и Архангельске (тыловая)[409]. Исходя из стоящих перед флотилией задач, конфигурации ее операционной зоны и условий работы портов было признано целесообразным иметь на театре отряд крейсеров (ядро флотилии), дивизию траления, отряд судов обороны Кольского залива, охрану водного района Архангельского порта и службу связи. Места базирования корабельных соединений устанавливались в зависимости от времени года и сезонных особенностей морских перевозок[410]. Разрабо-

[409] Флот в первой мировой войне. Т. 1. С. 597–599.

[410] Летом на Кольский залив должны были базироваться отряд судов обороны Кольского залива, на Иокангский рейд – отряд крейсеров и дивизия траления, на Архангельск – суда охраны водного района и морские ледоколы. Зимой: в Кольском заливе – отряд крейсеров, два

танная структура базирования вполне отвечала требованиям противоминной обороны, однако нельзя признать ее соответствующей задачам борьбы с подводными лодками. Не предусматривались силы для зонального противолодочного обеспечения района Иокангского рейда и базы. Кроме того, придание дивизии траления значительного количества вооруженных вспомогательных судов, вызванное стремлением сосредоточить в одних руках траление и дозорную службу в районе горла Белого моря, привело к объединению групп кораблей с различными функциями, что, как показала практика, оказалось нецелесообразным. Командующий флотилией (25 ноября 1916 г. на эту должность был назначен вице-адмирал Л.Б. Кербер (Л.Ф. Корвин)), который одновременно являлся начальником отряда крейсеров, был наделен правами командующего флотом в военное время[411].

В 1916 г. были предприняты дальнейшие шаги по развитию системы базирования и усилению морской обороны Кольского залива и Иокангского рейда путем установки береговых батарей и противолодочных сетевых заграждений[412], а также расширения сети наблюдательных постов и масштабов дозорной службы. В свете новых задач была реорганизована система командования портов и водных районов, упорядочены отношения с руководством задействованных на театре британских морских сил.

Резюмируя сказанное, к моменту начала регулярных действий германских подводных лодок на морских коммуникациях (осень 1916 г.) отечественные военно-морские силы на театре, несмотря на сохранившуюся острую нехватку сил и средств, располагали определенной системой обороны водных районов и опытом организации обеспечивающих действий.

В 1915 г. использование противником подводных лодок за полярным кругом имело ограниченный характер – район их действий ограничивался меридианом Тромсе, театр был мало знаком немецким подводникам. Благоприятные условия для подводной войны на североморских коммуникациях возникли осе-

---

отряда дивизии траления и отряд судов обороны залива; на Иокангский рейд – одиночные корабли, несущие дозорную службу и наблюдение за коммуникациями, на Архангельск – два отряда дивизии траления, суда охраны водного района и ледоколы.

[411] Формирования флотилии, созданной 6 июля 1916 г., первоначально подчинялись главноначальствующему г. Архангельска и водного района Белого моря. Изменения организационной структуры флотилии продолжались до осени 1917 г. 25 ноября 1916 г. был сформирован штаб флотилии (должность начальника штаба занимали контр-адмирал С.А. Посохов (1916–1917) и капитан 2 ранга Б.А. Нольде (1917)) и введена должность командующего флотилией, совмещенная с должностью главноначальствующего г. Архангельска. После Л.Ф. Корвина этот пост занимали вице-адмирал И.И. Федоров (1917) и контр-адмирал Н.Э. Виккорст (1917). Окончательную форму система управления приняла в марте 1917 г., после разделения должностей главноначальствующего и командующего флотилией и передачей в ведение последнего всех военно-морских сил на театре (ГАРФ. Ф. 1779. Оп. 1. Д. 495. Л. 3, 3об.).

[412] РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 475. Л. 2–9.

нью 1916 г. После потопления 24 марта 1916 г. германской лодкой «UB29» парохода «Сассекс» и последовавших за этим серьезных для Германии политических осложнений подводная война против торговли на Атлантике была практически парализована, а с сентября стала вестись в соответствии с нормами призового права и, следовательно, в европейских водах была практически сведена на нет[413]. Пополнение германского флота большими лодками последних серий с увеличенным оперативным радиусом действия, использование которых против боевого флота англичан в Северном море было нерациональным, в сочетании с все возрастающим значением морских перевозок союзников в Заполярье, закономерно привели к тому, что на долю подводных сил кайзеровского флота *«выпала более интересная работа у побережья Норвегии и в Северном Ледовитом океане»*[414]. Первоначальный замысел противника состоял в развертывании лодок на позиции у выхода из Лафонтенского архипелага с последующим переносом района действий в район к северу от Варде[415]. В сентябре 1916 г. германское командование направило на театр флотилию подводных лодок в составе «U28», «U43», «U46», «U48», «U56» и «U75»[416].

Первые успехи германских лодок (26 сентября были потоплены английский и два норвежских парохода[417]) показали, что над североморскими коммуникациями нависла серьезная угроза, так как невооруженные в подавляющем большинстве суда совершали самостоятельные переходы без охранения – союзники не предусматривали на этой линии необходимого количества кораблей охранения. Условия для действий лодок были исключительно благоприятными. По выражению А. Гайера, *«работа их была гораздо спокойнее, и в некоторых случаях отбрасывалась даже всякая предосторожность»*[418]. По документам МГШ, с 26 сентября по 13 октября 1916 г. германские лодки потопили у берегов Норвегии и, главным образом, у Мурманского побережья, в районе о. Кильдин – м. Териберка 31 судно, в том числе 19 норвежских, семь английских, три российских, одно румынское и парусник неизвестной национальной принадлежности[419]. Судя по донесениям постов службы связи, дозорных судов

---

[413] *Тирпиц А., фон.* Воспоминания. / Пер. с нем. – М.: Воениздат, 1957. С. 323.
[414] *Михельсен А.* Подводная война 1914-1918 гг. / Пер. с нем. – Л.: Государственное военно-морское издательство НКВМФ Союза ССР, 1940. С. 48.
[415] Эта позиция избрана вследствие того, что позволяла отправлять в Варде команды с потопленных судов – в соответствии с приказом начальника германского адмирал-штаба адмирала Х. фон Хольцендорфа от 8 октября 1916 г. командиры лодок обязаны были действовать в соответствии с нормами призового права. Однако, как показала практика, фактически нормы призового права не выполнялись, лодки действовали безо всяких ограничений.
[416] *Козлов И.А., Шломин В.С.* Краснознаменный Северный флот. М.: Воениздат, 1983. С. 32.
[417] РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 530. Л. 14.
[418] *Гайер А.* Германские подводные лодки в войну 1914–1918 гг. СПб.: Цитадель, 1998. С. 15.
[419] РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 529. Л. 55.

и миноносцев, обнаруживших в районе м. Нордкин – Слетнес две подводные лодки, в районе губа Вайда – Цып-Наволок – три и в горле Белого моря – одну, можно предположить, что на участке от м. Нордкап до м. Святой Нос действовало одновременно до шести лодок[420]. Однако эту цифру надо полагать несколько преувеличенной – по данным А.В. Шталя, основанным на немецких источниках, с середины сентября до двадцатых чисел октября здесь действовали три лодки 3-й флотилии («U43», «U46» и «U48»), а в середине октября к Мурманскому побережью вышли «U54» и «U56», не считая действовавших по отдельному плану подводных минных заградителей «U75» и «U76»[421]. Первое время лодки настойчиво держались у входа в Кольский залив, но, получая организованный отпор, стали все реже появляться в пределах его видимости. На подходах к Белому морю подводные лодки действовали менее интенсивно. Очевидно, командование противника надеялось на выставленные в горле Белого моря мины.

Нанесенные подводными лодками потери были весьма тяжелы. Только первый выход трех лодок продолжительностью до 50 суток, вследствие благоприятных для подводников погодных условий и отсутствия организованного противодействия, дал в итоге 55 тыс. брт потопленного и захваченного тоннажа[422]. Был нанесен огромный материальный ущерб, так как суда перевозили преимущественно дорогостоящие военные материалы и снаряжение. Один только пароход «Быстрица», потопленный «U43» (капитан-лейтенант Юрст), был загружен стрелковым оружием, артиллерийскими системами, боеприпасами, автомобилями, аэростатами, самолетными ангарами общей стоимостью около 40 млн золотых марок[423]. Стало очевидным, что проблема противолодочного обеспечения морских коммуникаций на театре приобрела первостепенное значение.

Первыми ответными мерами союзного командования явились приостановка судоходства в угрожаемых районах, организация специального наблюдения силами береговых постов и корабельных дозоров, усиление деятельности по зональному противолодочному обеспечению прибрежных районов. Острейшей проблемой оставалось недостаточное количество пригодных для решения противолодочных задач сил и средств. Несмотря на поступающие сведения о подготовке германских подводных лодок к активным действиям на подходах к северным портам, российское командование в кампанию 1916 г. почти не рас-

---

[420] Флот в первой мировой войне. Т. 1. С. 611.
[421] *Шталь А.* Развитие методов операций подводных лодок в войну 1914-1918 гг. на основных морских театрах. М.: Государственное военное издательство Наркомата Обороны Союза ССР, 1936. С. 118–120.
[422] *Гайер А.* Указ. соч. С. 60.
[423] *Михельсен А.* Указ. соч. С. 48.

полагало силами для противолодочной борьбы. Для решения этой задачи оно могло использовать не более четырех кораблей, включая старые миноносцы «Властный» и «Грозовой».

Большие потери британского судоходства и отсутствие сил для организации конвойной службы привели к тому, что в начале октября 1916 г. английское морское командование на театре рекомендовало своему адмиралтейству вообще воздержаться от перевозок в Архангельск. Командование флотилии, справедливо рассматривавшее такой поворот событий как демонстрацию *«бессилия в наших водах»*, выступило с категорическими возражениями и было вынуждено просить МГШ о присылке дополнительного числа миноносцев[424]. В результате было принято решение о переводе из Владивостока еще четырех кораблей этого класса, которые прибыли в 1917 г. Кроме того, МГШ обратился к английскому адмиралтейству с просьбой о переводе на театр нескольких судов для организации корабельных дозора в районе Кольского залива, двух–трех вспомогательных крейсеров, способных нести дозор в горле Белого моря, и усилении британской партии траления до 12 судов вместо трех, работавших здесь в 1915 г. Однако союзники смогли лишь частично удовлетворить просьбу российского морского руководства[425].

Поэтому осенью 1916 г. командование флотилии смогло ввести конвоирование только транспортов, доставлявших наиболее ценные грузы. Начальнику отряда судов обороны Кольского залива капитану 1 ранга Н.В. Кроткову (в конце года этот пост занял капитан 1 ранга М.С. Рощаковский) было поручено конвоирование судов от норвежской границы до Александровска силами миноносцев «Властный» и «Грозовой» и посыльного судна «Колгуев». На участке Александровск – Иоканга конвоированием руководил начальник дивизии траления контр-адмирал Н.Э. Виккорст, в распоряжении которого выделялись посыльные суда «Ярославна», «Купава», «Бояр» и «Вайгач», а при проводке наиболее ценных судов – и тральщики, в том числе английские[426].

Специфика условий обороны транспортных судов на Севере заключалась в превосходстве германских подводных лодок последних серий над большинством кораблей флотилии в артиллерийском вооружении и скорости надводного хода[427], а также в стремлении немецких подводников экономить топливо и

---

[424] РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 530. Л. 4.

[425] Там же. Д. 4651. Л. 17–19.

[426] *Быков П.Д.* Военные действия на Северном русском морском театре в империалистическую войну 1914–1918 годов // Война на Северном морском театре. 1914–1918 годы (сборник). СПб.: Леко, 2003. С. 58.

[427] По ходовым качествам с германскими лодками с 17-узловой надводной скоростью могли конкурировать только миноносцы и посыльное «Ярославна», а по вооружению – посыльные суда «Ярославна» и «Уссури».

торпеды из-за отсутствия баз на театре. Последнее обстоятельство заставляло командиров лодок действовать по одному тактическому шаблону: обычно подводные лодки осуществляли поиск в надводном положении, затем быстро сближались с тихоходной целью и безо всяких предупреждений с дистанции порядка 40 каб открывали огонь. Тактика действий сил охранения конвоев, таким образом, сводилась к тому, чтобы возможно более массированным артиллерийским огнем дать отпор атаке лодки в надводном положении, вынудить ее погрузиться и тем лишить важнейшего в данном случае тактического преимущества – высокой скорости надводного хода.

Однако подводная лодка не уклонялась от боя погружением лишь в том случае, если сама обладала достаточно мощным артиллерийским вооружением и небезосновательно надеялась на успех в артиллерийском бою. Например, во время боя миноносца «Властный» (капитан 2 ранга Г.И. Александров) с подводными лодками «U43» и «U46» (24 сентября 1916 г. у м. Цып-Наволок) последние, имея два 105-мм орудия против двух 75-мм на миноносце, открыли огонь с дистанции 35 каб и сразу добились попадания, выведя из строя радиоантенну и прожектор «Властного»[428]. Для достижения успеха в артиллерийском бою с подводной лодкой требовалось, таким образом, сблизится с лодкой на минимальную дистанцию и провести решительную артиллерийскую атаку сосредоточенным огнем. Такой случай представился 20 сентября 1916 года у о. Хорне (Хурне) миноносцу «Грозовой». Командир корабля лейтенант М.М. Коренев воспользовался благоприятной тактической обстановкой, позволившей ему скрытно сблизится с «U56» со стороны левого траверза, и в результате короткой (6–7 минут) артиллерийской атаки лодка получила четыре попадания (три в корпус и одно в ограждение) и затонула[429].

Второй важнейшей задачей сил флотилии по обороне коммуникаций осенью 1916 г. стало вытеснение подводных лодок противника от подходов к Кольскому заливу, где лодки действовали особенно активно. Этому способствовали слабая обеспеченность района в противолодочном отношении, а также частые осенние штормы и малая видимость. Для решения задачи вытеснения противника была начата организация зонального противолодочного обеспечения с привлечением разнородных сил – надводных кораблей, подводных лодок, береговых сигнально-наблюдательных постов и артиллерийских батарей, а также позиционных противолодочных средств. Основными мероприятиями в этом направлении стали организация двух линий корабельного дозора, поддер-

---

[428] Флот в первой мировой войне. Т. 1. С. 611.

[429] РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 524. Л. 87–93; Д. 529, Л. 47–52; *Козлов Д.Ю., Колышкин М.М.* Потопление германской подводной лодки «U56» миноносцем «Грозовой» // Гангут. Вып. 25 (2000). С. 16–22.

живаемого береговыми батареями и дежурными миноносцами; упорядочение движения транспортных судов в районе; выставление противолодочных боносетевых заграждений; использование в рамках зонального противолодочного обеспечения своих подлодок[430]. В целом противолодочная оборона Кольского залива оказалась достаточно действенной, и германские лодки ни разу не рискнули проникнуть внутрь залива. Кроме того, начиная уже со второй половины октября результативность деятельности неприятельских лодок и на подходах к заливу была резко снижена. А.В. Шталь, комментируя действия «U54» (фон Руктеншель), вышедшей к мурманскому побережью в середине октября, указывает, что подводная лодка *«не могла ничего сделать из-за чрезвычайной осторожности пароходов, вызванной предыдущими операциями подлодок, и из-за организованной противолодочной обороны»*[431].

Вопросами противолодочного обеспечения было уделено самое серьезное внимание и при организации перевозок русских войск во Францию, проведенных постепенно в течение всей навигации. Хотя перевозки осуществлялись на судах союзников под руководством союзного командования, вопросы обеспечения безопасности судов в отечественных водах являлись прерогативой российских ответственных начальников. Блестящий итог перевозок (ее удалось осуществить без потерь) объяснялся, в том числе, вооружением транспортов артиллерией и частым изменением курсов в районах, опасных в отношении подводных лодок[432].

Таким образом, в кампанию 1916 г. значение Северного морского театра продолжало возрастать. Потребности межсоюзнических перевозок в связи с затягиванием войны резко увеличились, что обусловило ускорение строительства Мурманской железной дороги, которая за два года – рекордно короткий для России срок – была введена в эксплуатацию. В этом же году был создан порт Романов-на-Мурмане (Мурманск) и получили значительное развитие Архангельский, Кемский и Сорокинский порты[433].

Германское командование в 1916 г. в качестве средств борьбы на межсоюзнических морских коммуникациях избрало подводные лодки, активные минные заграждения и диверсионные действия. Лодки действовали преимущественно на подходах к Кольскому заливу, мины выставлялись в горле Белого моря. Наибольшего успеха лодки добились в первые две недели их действий, когда противолодочная оборона на театре только создавалась. Из 1582 судов,

---

[430] РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 475. Л. 48–54.
[431] *Шталь А.* Указ. соч. С. 120.
[432] Флот в первой мировой войне. Т. 1. С. 617–620; *М*[*ихаил*] *К*[*азимиров*], *капитан 1 ранга.* Отправка войск из Архангельска во Францию в 1916 г. // Морской сборник (Бизерта). 1922. Вып. XII.
[433] Флот в первой мировой войне. Т. 1. С. 620.

прошедших в 1916 г. по русским северным коммуникациям, германские подводные лодки потопили 31 (менее 2%)[434]. Систематическое траление фарватеров и проводка за тралами практически исключили подрыв судов на минах. Основную трудность в организации противолодочной борьбы составлял крайний недостаток боевых кораблей, особенно миноносцев, и вспомогательных судов. Тем не менее, в процессе формирования флотилия приобрела значительный опыт организации систематических боевых действий в интересах противолодочной и противоминной обороны. По опыту кампании 1916 г. мы имеем основания говорить об организации борьбы с подводными лодками на театре в целом.

В 1917 г. объемы перевозок военных грузов и стратегического сырья между странами Антанты еще более возросли, что, в свою очередь, было обусловлено планированием крупномасштабных наступательных операций против Германии и Австро-Венгрии на основных сухопутных театрах. В навигацию 1917 г. ожидалось значительное увеличение грузового потока, но теперь на Севере России имелось два порта, способных обеспечить прием грузов и отправку их в центральные районы страны круглый год. На оперативную обстановку на театре известное влияние оказывало развертывание Германией неограниченной подводной войны. В германской ноте от 31 января 1917 г. фигурировали не «военные зоны», как это было ранее, а «запретные», в которых всякое судно подлежало уничтожению. 27 февраля 1917 г. запретной зоной было объявлено и Баренцево море[435].

В зимние месяцы германские лодки не проявляли активности, однако было очевидно, что они появятся на Севере и в навигацию 1917 г. Российское морское командование предполагало, что они начнут действовать уже весной, при этом не исключалась возможность попыток их проникновения в Белое море и даже в Кольский залив. Учитывалась возможность появления мин в районах, пригодных для их постановки, и, прежде всего, в горле Белого моря. Командование флотилии не исключало, что при частых туманах и слабо развитой сети наблюдательных постов противник может использовать для борьбы на коммуникациях и обстрела побережья в операционной зоне флотилии вооруженные суда и вспомогательные крейсера. В этой обстановке необходим был действенный контроль всех районов операционной зоны флотилии – Мурманского побережья, Варангер-фьорда, Белого моря и района к востоку от м. Канин Нос. Российское командование располагало сведениями об организации противником на Лафонтенских о-вах и в норвежских шхерах тайных баз и пунктов укры-

---

[434] РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 529. Л. 76.
[435] *Михельсен А.* Указ. соч. С. 28.

тия для лодок[436].

Оперативные соображения Морского генерального штаба о направлениях деятельности флотилии были определены в декабре 1916 г. в одобренной морским министром адмиралом И.К. Григоровичем директиве. На 1917 г. флотилии ставились следующие задачи: охрана морских путей в Кольском заливе, наблюдение за побережьем от норвежской границы до о. Кильдин, оборона Кольского залива; конвоирование (в случае необходимости) судов вдоль побережья до Иокангских о-вов; наблюдение за подходами к Иокангскому рейду, встреча прибывающих в Белое море судов, оборона Иокангской базы и островов; несение дозорной службы на линии Святой Нос – Канин Нос; охрана судов, следующих из Иоканги в порты Белого моря; траление западного фарватера через горло Белого моря и проводка по нему судов за тралами; ведение постоянного наблюдения за восточным беломорским фарватером и периодический осмотр берегов к востоку от м. Канин Нос; оборона Северо-Двинской губы, наблюдение и контроль за путями и подходами к другим беломорским портам, и прежде всего Кемскому и Сорокскому; организация наблюдения и связи вдоль Мурманского побережья и берегов Белого моря; охранная служба в водах западнее п-ова Рыбачий и входа в Печенгский залив[437].

Как видно из документа, стоящие перед силами флотилии задачи в сущности не изменились по сравнению с 1916 г. и сводились к организации обороны водных районов и коммуникационных линий, однако значительно возросли масштабы деятельности (вследствие увеличения грузооборота и введения регулярного конвоирования судов) и расширилась операционная зона.

При организации действий по срыву североморских коммуникаций в 1917 г. германское командование опиралось на опыт предшествовавших кампаний, который свидетельствовал, что активные минные постановки не дали ожидаемых результатов. Поэтому основную ставку оно сделало на подводные лодки. Первые немецкие лодки были встречены российскими тральщиками в феврале у северного побережья Норвегии. 18 марта до семи лодок появились у входа в Кольский залив, где они атаковали дозорные суда флотилии, одновременно несколько подлолок было обнаружено около Тромсе и в районе островов Варде. Между тем флотилия по-прежнему не располагала достаточным количеством сил. Фактически к началу 1917 г. она имела в своем составе два миноносца, девять посыльных судов и шесть тральщиков, тогда как для решения поставленных задач требовалось 45–48 кораблей, пригодных для решения задач противолодочной обороны. Спланированные меры по переводу из Владивостока и покупке кораблей за границей должны были к лету 1917 г. довести состав

[436] Флот в первой мировой войне. Т. 1. С. 623.
[437] Там же. С. 623, 624.

флотилии до шести миноносцев, 15 посыльных судов, 12–13 тральщиков. Однако гарантий о своевременном приобретении судов за границей не было. В этих условиях допускалось, что английское адмиралтейство возьмет на себя обеспечение некоторых участков коммуникаций. Так, оно взяло обязательство протраливать северную часть западного фарватера Белого моря, а также усилить корабельный состав флотилии. Однако российское командование, не уверенное в своевременности и полноте мероприятий англичан, при разработке директивы исходило лишь из собственных возможностей. Проблематичной была и доставка на театр 50 новых орудий, установка которых предусматривалась для недопущения использования германскими подводными лодками бухт и заливов побережья для укрытия и пунктов выжидания. Действительно, к моменту появления лодок на театре (середина марта) англичане смогли прислать вместо столь необходимых миноносцев лишь вооруженную яхту и 12 вооруженных траулеров[438]; группа миноносцев Сибирской флотилии могла прибыть в северные воды только в августе 1917 г.

Однако в столь тяжелых условиях командование флотилии достигло несомненных успехов в умелой организации использования наличных сил и средств, чем резко уменьшило возможности неприятельских подводных сил на театре. С февраля по июнь германские лодки в северных водах обнаруживались 27 раз, из них 10 раз береговыми постами и 17 раз транспортами[439]. На 1 июля число их здесь, судя по различным источникам, достигало 12 (число одновременно действовавших лодок непрерывно менялось: в июне их, по-видимому, было больше[440]). Чаще лодки появлялись группами по две. Относительно невысокий результат их действий – потоплено три транспорта – объясняется, прежде всего, организацией конвоирования судов и вооружением транспортов артиллерией. Противник же был вынужден придерживаться прежнего способа действий – поиска в надводном положении с последующей артиллерийской атакой. Однако даже одиночные суда, вооруженные артиллерией, нередко давали германским лодкам эффективный отпор. Например, 23 сентября 1916 г. английский пароход «Хайндфорд», следовавший вдоль побережья Кольского полуострова в Архангельск, вступил в артиллерийский бой с германской лодкой и, дав самый полный ход, ушел от преследования[441]. 2 октября 1916 г. в 100 милях от м. Святой Нос французский пароход «Плата» в течение четырех часов вел бой с двумя подводными лодками и успешно завершил переход[442]. 22 апреля 1917 г.

---

[438] РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 4651. Л. 50, 51.
[439] Там же. Д. 532. Л. 14.
[440] Флот в первой мировой войне. Т. 1. С. 631.
[441] *Золотарев В.А., Козлов И.А., Шломин В.С.* История флота государства Российского. Т. 1. 1969–1941. М.: Терра, 1996. С. 324.
[442] РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 530. Л. 6.

у о. Кильдин подвергся нападению двух лодок пароход «Пальмбренч». Промахнувшись торпедой, одна из лодок всплыла в 40 м от судна, которое двумя удачными попаданиями в корпус и рубку вынудило ее погрузиться. Вторая подлодка начала преследование, но после артиллерийского обстрела с парохода *«принуждена была удалиться»*. В докладе командования флотилии этот случай был охарактеризован как *«указывающий и подтверждающий возможность умелым и энергичным сопротивлением отразить атаку подводной лодки»*[443]. К этому же времени относится бой с германской лодкой российского парохода «Тамбов» в Баренцевом море, во время которого судно успешно *«отразило атаку артиллерийским огнем»*[444].

Как и в 1916 г., подводные лодки действовали преимущественно на подходах к Кольскому заливу, однако благодаря введению более совершенной организации обороны могли проникать к входу в залив лишь эпизодически. С июля по сентябрь германские «у-боты» обнаруживались на театре всего пять раз, а осенью имели место лишь эпизодические действия одиночных лодок. Основным мероприятием по противолодочной обороне коммуникаций к этому времени являлось ставшее регулярным конвоирование судов.

Таким образом, с началом кампании 1917 г. флотилия Северного Ледовитого океана, опираясь на опыт предыдущей кампании и возросшую материально-техническую базу, обеспечила более эффективную противолодочную оборону на театре. Организация системы конвоирования, вооружение транспортных судов артиллерией, усиление зонального противолодочного обеспечения районов портов и баз серьезно снизили успешность использования противником своих подводных сил. В 1917 г. на Севере германский флот потерял две лодки: «U76», поврежденную в результате навигационной аварии и оставленную экипажем у побережья Норвегии в январе, и «U28», погибшую в сентябре вследствие падения на подлодку грузового автомобиля с взорванного ею транспорта.

Итак, на Северном театре проблема обороны морских сообщений приобрела без преувеличения стратегическое значение в связи с установлением внешних морских коммуникаций с западными союзниками. О роли межсоюзнических перевозок на этом театре говорит тот факт, что в 1914–1917 гг. в русские северные порты поступило почти 25 млн тонн импортных грузов[445], главным образом дорогостоящего вооружения и военного снаряжения. Для организации обороны (в первую очередь противоминной и противолодочной) коммуникаций на Севере впервые было развернуто оперативное объединение сил

---

[443] Там же. Д. 532. Л. 14.
[444] Там же.
[445] *Быков П.Д.* Указ. соч. С. 8.

флота – флотилия Северного Ледовитого океана. Последней, несмотря на острый недостаток сил и средств, удалось во взаимодействии с военно-морскими силами союзников минимизировать потери грузового судоходства. Как и на других морских театрах Первой мировой войны, наиболее эффективной формой обороны коммуникаций стало конвоирование транспортных судов. В течение войны на Северном морском театре в составе конвоев было проведено в обоих направлениях 3580 судов, из которых на минах и от атак подводных лодок погибло 61 (1,7%)[446].

[446] *Золотарев В.А., Козлов И.А., Шломин В.С.* Указ. соч. С. 325.

В.Н. Половинкин
Референт генерального директора
ФГУП «Крыловский государственный научный центр»,
Заслуженный деятель науки РФ,
доктор технических наук, профессор

Проблемы развития арктической транспортной системы РФ в XXI в.

В настоящее время Арктическая зона объективно становится важнейшим фактором устойчивого развития Российской Федерации в XXI веке. Реальный вклад Русского Севера в экономику во многом будет определяться масштабами и темпами развития уникальной Арктической транспортной системы.

Единая Арктическая транспортная система РФ включает в себя следующие элементы:

– Северный морской путь (СМП), представляющий собой исторически сложившуюся транспортную коммуникацию или так называемый национальный северный транспортный коридор;

– комплекс транспортных средств и траекторий морского и речного флота (морские и речные судоходные линии), авиационные маршруты, трубопроводный, железнодорожный и автомобильный транспорт;

– береговую инфраструктуру, в которую входят порты, средства навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения, средства связи, сопровождающие транспортную деятельность в арктической зоне вместе с системой меридионально ориентированных транспортных путей.

Развитие Арктической транспортной системы РФ в XXI веке и, в первую очередь, СМП, предусматривает:

– сохранение СМП как единой национальной транспортной магистрали;

– обеспечение устойчивого и безопасного функционирования СМП в интересах региональной и государственной экономики, транзитных, международных, государственных и региональных перевозок, а также северного завоза грузов;

– защиту приоритета российского флота и укрепление безопасности России в Арктике.

Устойчивое и динамичное развитие СМП подразумевает целостную систему согласованных и взаимосвязанных политических, экономических, технических, организационных и правовых решений. В первую очередь необходимо предусмотреть реализацию следующих мероприятий:

– совершенствование законодательства Российской Федерации в части строгого государственного регулирования торгового мореплавания по трассам Северного морского пути;

– восстановление организационной структуры и возобновление деятельности администрации Северного морского пути – по сути, единственной отработанной организации, осуществляющей контроль над полярным судоходством, проводкой судов и гидрографическим обеспечением на трассах СМП;

– создание условий для активизации арктических морских перевозок в интересах социально-экономического развития северных регионов и РФ в целом;

– создание единой системы управления на трассах СМП и современной инфраструктуры, обеспечивающей безопасные условия плавания судов в арктических морях, включая навигационно-гидрографическое обеспечение и ледокольное сопровождение.

Государственная политика в отношении Северного морского пути может основываться на следующих основных принципах:

– государство создает и поддерживает приоритетные отрасли арктической экономики, способные в короткие сроки увеличить грузопотоки и оказать, в том числе, ощутимое влияние на формирование ВВП РФ;

– разрабатывает и утверждает нормативные правовые и финансово-экономические условия и регламенты для обеспечения эффективной деятельности российских предприятий и привлечения иностранных инвестиций в этих отраслях, в том числе и универсальную тарифную политику на СМП;

– развивает федеральную транспортную инфраструктуру (средства защиты и обеспечения безопасности, ледоколы, гидрографический флот, средства навигации, гидрометеорологии, связи, средства и силы спасания и оказания помощи) как основу национальной транспортной коммуникации в Арктике;

– обеспечивает взаимовыгодное вхождение СМП в систему международных транспортных коридоров «Запад–Восток–Запад» (Баренцево-Евроарктический, Азиатско-Тихоокеанский транспортные коридоры).

В настоящее время перспективная государственная политика в отношении Арктической транспортной системы реализуется в ФЗ «О внесении изменений в некоторые законодательные акты РФ в части госрегулирования торгового мореплавания по трассам в акватории СМП», который находится на рассмотрении в Государственной думе. В данном законопроекте в частности предусмотрены следующие шаги:

– законодательно закрепляется государственное регулирование работы трасс СМП;

– границы СМП устанавливаются Правительством РФ;

– создается «Администрация СМП» в форме федерального государственного учреждения;

– разрабатываются новые руководящие документы, например, «Правила плавания по трассам СМП», «Положение о штабах морских операций», «Требования к конструкциям и оборудованию судов, следующих по СМП», «Положение о ледовом лоцмане на СМП»;

– утверждаются на государственном уровне тарифы за услуги по проводке судов на трассах СМП и т.д.

Одной из важнейших задач является разработка новой тарифной политики. Прежние тарифы, действующие на трассах СМП, в 4–6 раз превышали тарифы, например, Суэцкого канала, что делало северную трассу мало востребованной. Чтобы активизировать СМП, необходимо выработать продуманную тарифную политику, что позволит переключить транспортировку как российских, так и мировых грузов с южного маршрута на северный. В принципе для этого есть все основания.

Первым позитивным шагом является введение гибкого тарифа (ФСТ России № 122-т/1 от 07.06.2011) на услуги ледокольного флота на трассах СМП, который разрешает, например, применять тарифы ниже предельных. Такое решение значительно повышает интерес к СМП, в том числе и для транзитного плавания.

Развитие СМП предполагает как модернизацию действующих арктических портов (Хатанга, Тикси, Певек, Дудинка, Диксон), так и создание новых портовых или транспортно-логистических комплексов, рейдовых отгрузочных терминалов, например, таких как Индига, Харасавей, Мурманск, Варандей.

Одной из основных проблем развития портовой инфраструктуры в Арктике следует считать обеспечение соответствия всех портов современным высоким требованиям международной системы судоходства и, в первую очередь, требованием по возможностям обслуживать все суда строго по графикам.

Для этого необходимо:

– обеспечить в каждом порту технические возможности для гарантированного и своевременного предоставления услуг лоцмана, ледокольной поддержки и проводки;

– все порты должны иметь возможность оказания стандартных для международной практики услуг, объем и порядок предоставления которых должны отвечать обоснованным пожеланиям клиентов;

– вдоль трассы СМП необходимо оборудовать достаточное количество портов-убежищ, с предоставлением услуг ремонта как планового, так и аварийного и т.д.

Следующая проблема развития СМП связана с системной модернизацией арктического флота, что подразумевает расширение роли перспективных ледоколов, транспортных средств двойного и универсального назначения, которые

в условиях современной Арктики наиболее эффективны, а также мало- и среднетоннажных судов класса «река–море», сухогрузно-наливных теплоходов, судов для перевозки транзитных контейнерных грузов, танкеров ледового класса, специализированных судов для рыбопромыслового, научно-исследовательского флотов и др.

Обеспечение безопасности плавания, организация ледовых проводок предполагает в свою очередь кардинальное обновление ледокольного флота, строительство специализированных судов ледового класса и усиленного ледового класса, двухкорпусных танкеров, имеющих дополнительное аварийное снабжение.

Транзитные перевозки по СМП могут осуществляться по магистральной или магистрально-фидерной схеме. В магистральной схеме при транзите суда арктического плавания осуществляют полный цикл перевозок грузов между портами Европы, Азии и Северной Америки. При вывозе нефти и газа из арктической зоны танкеры арктического плавания осуществляют перевозки нефтепродуктов от месторождений Баренцева и Карского морей до портов Европы.

При магистрально-фидерной схеме при транзите суда арктического плавания используются только на СМП между перевалочными портами Мурманск на западе и Петропавловск-Камчатский или Датч-Харбор (Алеутские острова) на востоке и далее океанскими судами. При вывозе нефти и газа танкеры арктического плавания будут осуществлять перевозки нефтепродуктов от месторождений Баренцева и Карского морей до перевалочного порта Мурманск и далее океанскими танкерами.

При прогнозе дальнейшего развития СМП следует исходить из необходимости создания ориентированного на круглогодичное функционирование Северного транспортного коридора (СТК) – российской национальной трансарктической морской магистрали от Мурманска до Петропавловска-Камчатского. Сезонный арктический транспортный коридор практически не имеет перспектив.

Однако общая стратегия дальнейшего развития Арктической транспортной системы будет определяться прогнозируемым объемом ежегодных перевозок по СМП.

Объем перевозок в период 1933–2010 гг. и прогноз их роста до 2020 года приведен в таблице 1.

Остановимся более подробно на прогнозе роста объема перевозок по СМП на перспективу до 2030 годов. Данный период позволяет специалистам разработать сбалансированную программу развития ледокольного флота – основы обеспечения безопасности практически всех круглогодичных транспортных операций.

Таблица 1

Объем ежегодных перевозок по СМП в период 1933–2010 гг. и прогноз роста перевозок до 2020 года (тыс. тонн)					
год	объем перевозок	год	объем перевозок	год	объем перевозок
1933	130	1962	1164	1991	4804
1934	134	1963	1264	1992	3909
1935	176	1964	1399	1993	3016
1936	201	1965	1455	1994	2300
1937	187	1966	1778	1995	2362
1938	194	1967	1934	1996	1642
1939	237	1968	2179	1997	1945
1940	350	1969	2621	1998	1458 (min)
1941	165	1970	2980	1999	1580
1942	177	1971	3032	2000	1587
1943	289	1972	3279	2001	1800
1944	376	1973	3599	2002	1600
1945	444	1974	3969	2003	1700
1946	412	1975	4075	2004	1718
1947	316	1976	4349	2005	2023
1948	318	1977	4553	2006	1956
1949	362	1978	4789	2007	2150
1950	380	1979	4792	2008	2219
1951	434	1980	4952	2009	1801
1952	489	1981	5005	2010	2050
1953	506	1982	5110	2011	2170
1954	612	1983	5445	2012	2300 (прог.)
1955	677	1984	5835	2013	2600 (прог.)
1956	723	1985	6181	2014	2800 (прог.)
1957	787	1986	6455	2015	3000 (прог.)
1958	821	1987	6579 (max)	2016	3500 (прог.)
1959	888	1988	6295	2017	4000 (прог.)
1960	963	1989	5823	2018	4500 (прог.)
1961	1013	1990	5510	2019	5000 (прог.)

Показательной для выявления тенденций дальнейшего развития СМП является арктическая навигация 2011 года. В частности, она показала, что плавание судов различного назначения по СМП, например, из Мурманска в порты Юго-Восточной Азии, по сравнению с плаванием через Суэцкий канал, при соответствующем обеспечении, сокращает продолжительность пути от 7 до 22 суток.

В 2011 году по СМП было впервые проведено самое крупное, за все время эксплуатации трассы, судно-танкер «Vladimir Tikhonov» дедвейтом 162362 т с грузом газоконденсата. Перспективы проводки крупных танкеров по СМП, по сути, определяют главные размерения и мощность перспективных ледоколов, например, их ширина должна быть не менее 32–35 метров.

В 2011 году танкер «Palva», дедвейтом 74940 т с грузом газоконденсата был проведен по трассе СМП за рекордное время – 6,5 суток – со средней скоростью перехода около 14 узлов. Рейс проходил во второй половине сентября и был осуществлен полностью по чистой воде.

В 2011 году танкер «Preseverance», дедвейтом 73788 т, с грузом нефтепродуктов, впервые в истории СМП, совершил три транзитных рейса по всей трассе за одну арктическую навигацию: два рейса с Запада на Восток и один с Востока на Запад.

Всего в арктическую навигацию 2011 года по СМП был выполнен 41 транзитный рейс. Впервые больше половины рейсов (58%) было выполнено судами под российским флагом. Всего в 2011 году перевезено 834931 т груза. По сравнению с 2010 годом грузооборот увеличился более чем в 5 раз.

На прогноз роста грузопотоков по СМП и в целом на его привлекательность в XXI веке оказывают влияние два основных фактора. В первую очередь, это широко обсуждаемая в последнее время проблема глобального потепления. Однако мы должны исходить из того, что глобальное потепление – это, прежде всего, научная гипотеза. Современная наука до настоящего времени не располагает возможностями построения математических моделей, которые учитывали бы все параметры, оказывающие влияние на процесс изменения климата. На протяжении длительных периодов климатические и ледовые условия в Арктике не претерпевали коренных изменений, хотя их колебания временами оказывались весьма впечатляющими.

В настоящее время мнения специалистов в отношении процесса изменения климата на Севере разделились. Одна группа авторов утверждает, что в Арктике наблюдаются сезонные увеличения температуры. Северный морской путь и Северо-западный проход, пережив пик потепления в 2007–2009 гг., по-прежнему недоступны для круглогодичного судоходства. Это позволяет им говорить о цикличности колебаний климата. Подтверждение этому – неожиданно суровые условия навигации зимы 2010–2011 гг. в Финском заливе и Охотском море.

Другая группа ученых признает, что в Арктике климат меняется значительно быстрее, чем на остальных территориях – примерно в 1,5–2 раза. Например, за последние несколько десятилетий рост температуры в различных частях Арктики составил от 0,7 до 4°С. В целом по утверждению данной группы специалистов масштабы климатических процессов, происходящих прежде и сейчас, – разные.

Никогда в истории планеты изменение климата не происходило на таком глобальном уровне и с учетом этого следует прогнозировать дальнейшее повышение температуры на Севере уже в ближайшие десятилетия. Объективное

повышение температуры влечет за собой серьезные последствия для всей инфраструктуры арктических территорий. Например, специалисты прогнозируют существенное уменьшение толщины и площади ледового покрытия по всем трассам СМП, что в свою очередь приведет к уменьшению числа задействованных для проводки судов линейных ледоколов. Уже сейчас отдельные специалисты говорят о том, что к 2030 году ледовые проводки по всем трассам СМП круглогодично могут осуществлять неатомные линейные ледоколы мощностью 25–30 МВт.

Не меньшее влияние на прогноз грузопотоков по трассам СМП оказывают сценарии развития Арктической зоны РФ. Таких сценариев два – инерционный и инновационный. Они в свою очередь различаются характером гипотез, принятых при формировании прогнозных социально-экономических тенденций.

Инерционный сценарий предполагает конфликт интересов полярных стран и усиливающуюся конкуренцию между ними за богатые природными ресурсами спорные зоны. Конъюнктура мировых цен на основные группы добываемых в Арктике природных ресурсов останется благоприятной, но будет неустойчивой.

В этих условиях доля перевозок внутренних и внешнеторговых грузов флотом под Государственным флагом РФ снизится до 2%. Отсюда резко снизится и потребность в ледовом и специальном флоте.

Инновационный сценарий предполагает тесное сотрудничество полярных стран по широкому спектру направлений, в том числе, в совместном освоении крупных месторождений шельфа, и потому прогнозируемый грузопоток по СМП резко возрастет. По наиболее оптимистичным прогнозам по трассам СМП в период 2020–2030 гг. ежегодно будет доставляться от 8000 до 20000 тыс. тонн различных грузов. Из общего объема транзита более 70–75% будет приходиться на наливные грузы. Экспорт прогнозируется на уровне 90–95%, импорт 5–10%.

Выполненный анализ свидетельствует о том, что транзитные перевозки по СМП могут возрасти к 2015 году до 3–4 млн тонн, что потребует не менее 100 ледокольных проводок в год. К 2019–2020 годам транзитные перевозки по прогнозу возрастут до 5 млн тонн, что в свою очередь объективно потребует увеличение ледокольных проводок до 170–180 в год. К 2030 году потребность ледокольных проводок возрастет до 200 и более в год. При этом круглогодичную ледовую проводку, обслуживание портов могут надежно обеспечить 5–6 атомных ледоколов мощностью 60–110 МВт, 6–8 неатомных линейных ледоколов мощностью 25–30 МВт и 8–10 неатомных ледоколов мощностью 16–18 МВт. При этом загруженность ледоколов не будет превышать 60–70%.

К сожалению, уже сегодня ясно, что объективный рост ежегодных транзитных перевозок по СМП может быть ограничен отсутствием необходимого числа современных линейных ледоколов. Их строительство становится важнейшей проблемой дальнейшего развития Арктической транспортной системы.

С учетом наиболее предпочтительного сценария развития Арктической зоны до 2030 года предполагается радикальная модернизация Северного морского пути и наращивание грузооборота на его трассах до 30–35 млн тонн ежегодно. Столь существенный рост грузопотока по трассам СМП и должен быть положен в основу прогноза дальнейшего развития ледокольного и другого специального арктического флота. Однако следует ещё раз подчеркнуть, что востребованность ледоколов в большой степени зависит от того, станет ли СМП привлекательным для зарубежных судоходных компаний.

В настоящее время Россия располагает самым крупным по численности ледокольным флотом. В его составе порядка 40 судов различных классов и назначений. К тому же Россия – единственная страна, имеющая ледоколы с атомными энергетическими установками. Действующий атомный ледокольный флот России насчитывает 6 ледоколов, 1 контейнеровоз и 4 судна технологического обслуживания. Для справки в 1987 г. СМП обслуживали 17 линейных ледоколов, в том числе 8 атомных, однако их загруженность составляла менее 30%.

Сегодня возраст линейных атомных ледоколов приближается к критическому. Практически все они нуждаются в замене в течение ближайших 5–7 лет. К 2022 г. в строю останется только один отечественный атомный ледокол «50 лет Победы». В последние годы планомерно обосновывается необходимость закладки новых судов. Однако на деле актуальность строительства современных ледоколов только декларируется.

Строительство национального ледокольного флота предполагалось осуществлять в рамках реализации различных федеральных целевых программ. Первой из них стала президентская программа «Возрождение торгового флота России». Выполнение программы первоначально было рассчитано на период 1993–2000 гг. В июне 1996 г. её действие было продлено до конца 2001 г. Программа предусматривала постройку 16 ледоколов. Однако ни один линейный ледокол в этот период построен не был.

На смену президентской пришла федеральная целевая программа (ФЦП) «Модернизация транспортной системы России. 2002–2010 гг. ». Она включала в себя подпрограмму «Морской транспорт», где было разработано технико-экономическое обоснование строительства ледокольного флота нового поколения для обслуживания Северного морского пути. Предполагалось построить и ввести в эксплуатацию до 2015 г. два атомных ледокола мощностью 55–60 МВт

типа ЛК-60Я (проект 22220) с реакторной установкой нового поколения. Ледокол должен был обеспечить круглогодичную проводку танкеров, сухогрузов и других транспортных судов к местам разработки полезных ископаемых на арктическом шельфе.

Ширина нового ледокола, равная 32 м, выбрана с учетом его возможного использования в качестве линейного ледокола в Западном секторе Северного морского пути и проводки крупнотоннажных перспективных судов. Одновременно ледокол перспективного проекта способен решать любые задачи обеспечения навигации на всем протяжении СМП.

Важным преимуществом ледокола проекта 22220 по сравнению с предыдущими поколениями является возможность работы как в открытом океане, так и в устьях сибирских рек, благодаря двухосадочной конструкции (ледокол имеет две рабочие осадки: 8,5 и 10,5 м).

Кроме того, за 2–3 года до окончания постройки атомных ледоколов, то есть в 2012–2013 гг. планировалось ввести в действие два дизель-электрических ледокола типа ЛК-25, а также приступить к строительству портовых ледоколов нового поколения.

К сожалению, и данная Программа выполнена не была. Более того, ни один современный ледокол требуемой мощности до настоящего времени даже не был заложен на верфях или заказан за границей. Вместо ледоколов ЛК-25 мощностью 25 МВт, были введены в строй в 2008– 2009 гг. два ледокола ЛК-18 мощностью 18 МВт проекта 21900. Их строительство велось в соответствии с изменениями, внесенными в подпрограмму постановлением Правительства РФ от 31.05.2006 г. № 338. Ледоколы ЛК-18 весьма продуманные, однако, решить все задачи линейных ледоколов на трассах СМП они не способны.

21 февраля 2008 г. постановлением Правительства РФ № 103 была принята ФЦП «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 гг.». Дополнительно распоряжением Правительства РФ от 15.06.2007 г. № 781-р были скорректированы сроки действия программы: 2010–2015 гг.

ФЦП предусматривает разработку технических предложений для создания:

– атомного линейного ледокола мощностью 60–70 МВт нового поколения;

– атомного ледокола-лидера мощностью 110–130 МВт для круглогодичной работы на трассах СМП.

Кроме этого программой предусмотрены: проведение оценки технической возможности и разработка организационно-технологического проекта постройки атомных ледоколов повышенной мощности (150–200 МВт). К слову

сказать, строительство столь мощного линейного атомного ледокола, на взгляд авторов, требует дополнительного обоснования.

Таким образом, Программа строительства ледокольного флота России на 2012–2014 гг. предусматривает строительство универсального атомного ледокола и четырех дизельных ледоколов мощностью 16–25 МВт.

Кроме этого, в планах Правительства РФ до 2020 года – строительство трех атомных ледоколов.

В «Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу» масштабы намеченного ледокольного строительства были ещё расширены. В документе, в частности, отмечается: «Всего для выполнения прогнозируемых объемов работ на период до 2030 г. по транспортировке углеводородов континентального шельфа России потребность в специализированных транспортных судах арктического плавания составляет – около 90 единиц суммарным дедвейтом около 4 млн тонн и обслуживающего флота – около 140 единиц. Кроме того, необходимо будет построить 10–12 новых ледоколов (в совокупности с ледоколами различных типов, которые будут обеспечивать транспортные морские перевозки, их потребуется более 40 единиц)».

Мы в очередной раз отмечаем, что в настоящее время отечественные судостроительные предприятия практически не приступили к реализации столь амбициозных и актуальных для нашей страны планов.

Если предположить, что закладка линейного атомного ледокола ЛК-60Я состоится в 2012 году, то на трассы СМП он выйдет не раньше 2017 года. Таким образом, РФ с такими темпами обновления ледового флота к 2017 года окажется перед угрозой «ледовой паузы».

Выход из столь сложного положения возможен, например, путем ускоренного строительства мощных линейных неатомных ледоколов на стапелях четырех отечественных верфей: ОАО «Балтийский завод», «Северная верфь», «Адмиралтейские верфи» и ФГУП ПО «Севмашпредприятие». Параллельно на верфях может осуществляться и строительство атомных ледоколов.

Уже сегодня зарубежные планы строительства тяжелого ледокольного флота выступают как конкурентные угрозы отечественному судостроению.

Например, американские эксперты лоббируют строительство новых ледоколов и кораблей ледового класса. Их планируется использовать как для научных целей, операций по поиску и спасению, охраны окружающей среды, так и для защиты суверенитета США, принуждения к соблюдению норм международного права и демонстрации флага в международных водах. Руководство Береговой охраны полагает, что для решения поставленных задач требуется наличие трех тяжелых и трех средних ледоколов, с перспективой доведения их ко-

личества до десяти (шесть тяжелых, четыре средних). Можно предположить, что в ближайшее время США примут решение о строительстве одного–двух тяжелых ледоколов с целью иметь возможность осуществлять круглогодичную навигацию в Арктике и Антарктике.

Собственными ледокольными флотами обладают скандинавские страны – Норвегия, Швеция и Финляндия, а также большинство государств, имеющих научные базы в Антарктике, – Австралия, Аргентина, Великобритания, Германия, Голландия, Испания, Франция, Чили, ЮАР, Южная Корея и Япония. Достаточно амбициозные планы по проведению полярных экспедиций имеет Китай. Пока в составе китайского флота лишь одно переоборудованное в ледокол судно – «Сюэлун» (1993 г.), однако к 2014 г. в Китае планируется завершение строительства мощного линейного ледокола, способного успешно работать на трассах СМП.

Таким образом, выполненный анализ свидетельствует, что главной проблемой дальнейшего развития российской Арктической транспортной системы является проблема строительства её основы – мощного линейного ледокольного флота. Сегодня мы ещё способны её решить и сохранить Русский Север.

В.В. Яробков
Профессор кафедры «История»
Петербургского государственного университета путей сообщения,
доктор исторических наук, генерал-майор в отставке

Значение железной дороги «на Мурман» в XX–XXI вв.

За начальную точку отсчета летописи Мурманской железной дороги взят 1894 год, когда министр финансов С.Ю. Витте обосновал необходимость строительства железной дороги для строительства порта на Мурмане и развития Северо-западного региона. В истории строительства и эксплуатации Мурманской железной дороги можно выделить три этапа:

Первый. 1894–1912 гг. – подготовительный этап сооружения железной дороги на северо-западе, который связан с исследованием района строительства, проектированием и определением направления пути.

Второй. 1913–1917 гг. – непосредственное строительство железнодорожных линий Званка – Петрозаводск, Петрозаводск – Мурман и ввод в эксплуатацию единой магистрали от Петрограда до побережья Баренцева моря в системе государственных железных дорог России.

Третий. 1917 г. – до настоящего времени – эксплуатация Мурманской железной дороги (с 21 января 1935 г. – Кировской, а с 1959 г. в интересах централизации управления железнодорожным транспортом Кировская железная дорога и старейшая в стране Октябрьская, соединяющая Москву и Ленинград, были преобразованы в единую Октябрьскую железную дорогу).

Октябрьская магистраль – филиал ОАО «РЖД», протянувшаяся от Кольского полуострова до Москвы, по праву занимает одно из главных мест в транспортном комплексе страны. Стальные нити Октябрьской магистрали проходят по территории Вологодской, Ленинградской, Московской, Мурманской, Новгородской, Псковской, Тверской областей и Республике Карелия. Общая длина железнодорожного пути составляет более 10 тысяч километров, которые являются в современных условиях основными путями оборонной инфраструктуры Северо-Западного федерального округа. Составной частью Октябрьской магистрали является Мурманская железная дорога.

1. Характеристика подготовительного этапа и обоснование необходимости строительства железной дороги на Северо-Западе

Вопрос о строительстве железной дороги на Мурман обсуждался в 1894 г. Комиссией по проведению железных дорог на севере России под председательством товарища министра путей сообщения, почетного академика российской Академии наук, инженер-генерала Н.П. Петрова. Обосновывая необходимость строительства магистрали, комиссия акцентировала внимание на стратегиче-

ской важности как военного порта на Мурмане, так и железной дороги, которая могла связать Мурманское побережье с центром России. Конечным пунктом дороги комиссией была выбрана Екатерининская гавань. Однако представители военных ведомств, участвовавшие в работе комиссии, не торопились с решением. Они, исходили из того, что это «потребовало бы от государства огромных денежных затрат», «но если на Мурмане создадутся экономические интересы, если он населится, разовьет свои промыслы, торговлю, то несомненно вслед за экономическими интересами явятся и заботы по охране этих интересов как со стороны военного, так и со стороны морского ведомства». Очевидно, что члены комиссии недооценили важности для России портов и железной дороги на Мурмане, а выбрали более удобный в мирное время и ненадежный в военное вариант нахождения основного порта в Либаве. Что же касается незамерзающих гаваней Мурмана, то военные были согласны построить там военный порт только для защиты торговых путей. В этом их поддержали и представители Министерства финансов. Несмотря на вышесказанное комиссия указала на необходимость в перспективе расширения внешнеторговых связей через северные порты и защиты государственных интересов в данном регионе. Затягивание строительства важной для России железнодорожной линии на север можно объяснить и сложной финансовой ситуацией в стране.

В начале XX века сменился внешнеполитический курс России. Ряд международных договоров сблизили Россию с Францией и Англией. Торговые соглашения, а затем и вхождение в военно-политический альянс против Германии заставили российское правительство искать новые транспортные пути к потенциальным союзникам. В этом поиске приходилось учитывать позиции германского флота в Балтийском море и турецкого – в Черном. Назрела необходимость развития российских северных территорий и строительства в этом регионе новых торговых и военного портов. Этим объясняется возрастание интереса к вопросу проведения железнодорожной линии на север. Однако и на этот раз к строительству дороги не приступили в связи с началом Русско-японской войны. Окончание войны не стало поворотным пунктом в разрешении этой проблемы, так как первая русская революция 1905–1907 гг. и последовавший экономический кризис отодвинули сроки строительства Мурманской железной дороги еще на несколько лет.

К 1909 г. обстановка в стране стабилизировалась, экономика оживилась. И вновь встал вопрос строительства железной дороги от Петербурга на север до Кеми. Проект был доработан с учетом исследований. Направление линии определялось близ водных транспортных путей, что позволяло строить дорогу быстрее и осуществлять комбинированную транспортировку грузов в район Мурмана и обратно. Однако по причине финансовых затруднений строительство

дороги снова затянулось, что сказалось на состоянии железнодорожной сети страны.

Транспортная обеспеченность России перед Первой мировой войной была недостаточной. В 1913 году Генеральный штаб составил план развития и усиления железных дорог, который не удалось выполнить из-за недостатка средств и начавшейся войны. Вместе с тем ряд поражений русской армии в значительной мере был обусловлен отставанием транспорта. Строительство Мурманской железной дороги становилось насущной потребностью.

В начале войны Россия оказалась в затруднительном положении, так западные морские пути были блокированы, в том числе и военно-морской порт в Либаве. После вступления в войну Турции и закрытия проливов Босфор и Дарданеллы оказались перекрытыми и черноморские порты. Все грузы, поступавшие от союзников, Россия получала через порты Дальнего Востока, Белого и Баренцева морей. Доставка грузов от поставщиков, большинство из которых находились в Европе, через порты Дальнего Востока была сложна и занимала много времени. Перевозить грузы, доставленные в северные порты, в центральные районы было еще сложнее из-за отсутствия транспортных магистралей. Сухопутный транспорт не справлялся с возросшими потребностями военного времени. Это привело к снижению пропускной способности портов, в них образовались огромные скопления грузов, составившие к началу 1916 года 150 тысяч вагонов. В портах Мурманского побережья суда задерживались до нескольких недель, а иногда и месяцев, в ожидании разгрузки. Сложившаяся ситуация заставила обратить более пристальное внимание на проблему строительства нового железнодорожного пути.

16 октября 1914 года ведомство путей сообщения рассмотрело вопрос о безотлагательном сооружении Мурманской железной дороги, избрав за его начальную точку город Петрозаводск. В Совет министров было направлено представление об ассигновании 20,6 миллионов рублей на проведение работ по строительству участка железнодорожной линии Петрозаводск – Сорокская бухта. Рассматривался также вопрос о строительстве и оборудовании на Мурмане незамерзающего океанского порта. Развитие событий на фронтах в 1914 г. побудило правительство ускорить строительство. Правительство исходило из максимального использования железнодорожной линии в стратегических интересах. Это обстоятельство сказалось на минимальных плановых сроках ввода в строй Мурманской магистрали, ускоренном решении вопросов проектирования и начала первых строительных работ. Ускоренное сооружение дороги и нехватка средств отразились на технических нововведениях, применяемых при строительстве, требовалась строгая экономия финансов. Исходя из потребностей быстрого ввода железной дороги в эксплуатацию, во время проведения строитель-

ных работ, кроме государственных средств, допускалось использование частного капитала. Приоритет при этом отдавался отечественному капиталу и лишь частично привлекались зарубежные инвестиции.

Строительство железнодорожной линии до одной из гаваней Мурмана становилось важным военно-стратегическим проектом. Надежная транспортная связь Мурманского побережья с центральными промышленными районами России позволяла создать в одной из гаваней Баренцева моря мощную военно-морскую базу. Наличие этой базы закрепляло доминирующую роль России в северных морях. Кроме того, российский военно-морской флот получал возможность маневрировать и вести военные действия независимо от времени года и блокирующих операций противника.

Железная дорога с выходом на Мурманское побережье обещала стать важнейшим стратегическим объектом. По ней из северных портов должна была осуществляться перевозка стратегических грузов, поступавших от союзников по Антанте. Введение в строй и эксплуатация Мурманской магистрали должны были способствовать увеличению грузооборота портов Мурманского побережья, Баренцева моря и западного побережья Белого моря, что значительно ускоряло доставку грузов к местам назначения. Так, пароход Нью-Йорк – Мурманск прибывал в конечный пункт на 4–5 суток раньше, сокращая путь более чем на тысячу миль по сравнению с тем расстоянием, которое он проходил, следуя в Петербург. Значительно сокращались простои пароходов и уменьшились затраты на их стоянки на рейде.

Следует отметить, что с введением в строй этой железной дороги процесс доставки грузов в Россию и транспортировка из России становились менее опасными. Балтийское море, как известно, было ареной морских сражений, что сопровождалось минными заграждениями, торпедными и артиллерийскими атаками на любые суда противника, в том числе и транспортные. Акватория Баренцева моря подвергалась опасности в меньшей степени.

Значение магистрали для стран блока Антанты и мирового сообщества высоко оценивалось уже до ее возведения. Это подтверждают такие факты, как попытки оформления подрядов на строительство северного участка дороги группой английских предпринимателей, предложения о работе на строительстве дороги иностранных рабочих, участие в расходах по приобретению необходимых материалов правительств Англии, Франции, Канады и Америки, участие французского капитала в образовании Акционерного общества Олонецкой железной дороги как первого участка строящейся магистрали.

В условиях модернизации страны со строительством дороги открывались возможности для развития предпринимательства. Для строительства и эксплуатации дороги были необходимы рельсы, локомотивы, вагоны, различное обору-

дование. Промышленность ожидал мощный стимул к увеличению производства, к развитию новых отраслей хозяйства. Расширялся рынок сбыта, возрастал спрос на сельскохозяйственную продукцию, увеличивались перевозки угля, леса, строительных материалов и продукции местного производства. Все это должно было способствовать освоению территорий Олонецкой губернии и Кольского полуострова, их экономическому и социальному развитию. Строительство дороги влекло за собой перестройку народного быта, создавало условия для подъема культуры, активизировало деловое общение населения территорий, по которым она пролегала.

2. Организация строительства Мурманской магистрали

В июне 1914 года в Петрограде было образовано Управление по строительству Мурманской железной дороги. Возглавил управление В.В. Горячковский. Его заместителями были В.Н. Дмитриев и П.Е. Соловьев, техническим отделом руководил Б.А. Крутиков. Дорогу разделили на 14 строительных участков. В конце осени 1914 г. приступили к изысканиям, и уже 1 января следующего года на докладе министра путей сообщения появилась резолюция Николая II о постройке железной дороги от Петрозаводска «до одной из лучших бухт Мурманского побережья». К марту подготовили проектные материалы, после чего начались работы на всей трассе.

Строительство дороги проходило в чрезвычайно сложных природных условиях, на малоосвоенной и необжитой местности. В различных районах строительства линии плотность населения составляла от 0,2 до 0,8 человека на 1 квадратный километр. Суровый климат, полярная ночь, большое количество болот и озер, скалы, многочисленные гранитные холмы и валунные поля создавали серьезные препятствия.

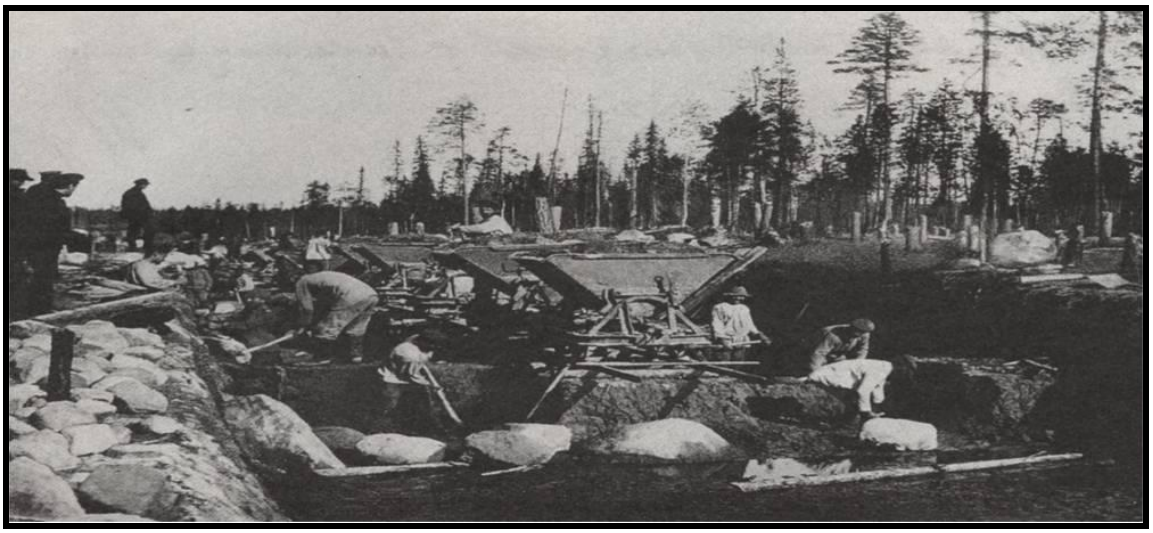


Рис. 1. На строительстве Мурманской железной дороги, 1915 г.

Положение усугублялось отсутствием надежных транспортных путей подвоза. Строительные материалы и продовольствие доставлялись по внутренним водным путям, а в зимнее время – гужевым транспортом по санным дорогам. Для переброски грузов по воде пришлось построить ряд пристаней. Из Петрограда грузы следовали по Неве, приладожским каналам, Свири и далее по Онежскому озеру в Кондопожскую и Большую губы. Этим маршрутом перевезли 28800 т груза, 20 паровозов и 545 вагонов. Часть грузов поступала по Белому морю из Архангельска. В течение навигации 1915 г. этим путем доставили 33600 тонн грузов. Сооружаемая в этом районе Олонецкая железная дорога не могла быть использована, движение на ней открылось только в январе 1916 г., за 10 месяцев до ввода Мурманской магистрали в действие.

Для доставки из портов на линию Кандалакша – Мурман паровозов, вагонов, элементов верхнего строения пути на прибрежной части морского дна в Кандалакшской губе был уложен рельсовый путь, куда подавались платформы. Во время прилива над ними устанавливались пароход-буксир и баржи с грузом, которые при отливе опускались на платформы, где и закреплялись. Эти платформы перегонялись паровозом к пристани Зашеек на оз. Имандра, где буксир и баржи по специально построенному слипу спускались на воду. На баржи грузились паровоз и платформы, после чего пароход уводил их к северному берегу озера.

Укладочные материалы подавались в пункты Кондопога, Кумса, Сорока, Кемь, Поньгама, Чупа, Кандалакша, Кола. Это позволило начать устройство пути почти одновременно из разных опорных пунктов.

Трудные условия, а также максимально сжатые сроки строительства постоянно ставили перед инженерами сложные задачи. Дорогу планировали строить по облегченным условиям, но при этом предусматривалась возможность ее реконструкции без перерыва в движении поездов. По сравнению с Олонецкой линией предельный уклон увеличивался почти вдвое и составлял 15‰, а минимальный радиус кривых был уменьшен с 640 до 225 м. Одно только это позволило сократить объем земляных работ на 40%. Однако жесткие сроки вынудили строителей отступить и от этих технических условий. В ряде мест предельный уклон достигал 30‰, имелись отступления и в плане линии.

При пересечении рек, особенно сплавных, широко применялись временные деревянные мосты с 10- и 20-метровыми пролетными строениями упрощенной конструкции, разработанные инж. А.А. Боровиком. Их особенность состояла в том, что они сооружались из круглого леса. Это требовало минимальных затрат труда на обделку материала. Поскольку в руслах большинства рек коренные скальные породы залегают неглубоко, а скорости течения воды значительны, почти все мосты возводились на ряжевых опорах.

А.А. Боровик разработал эффективную конструкцию деревянных ферм взамен металлических. Увеличив их высоту, он вдвое уменьшил усилия в элементах ферм. Пояса ферм изготавливались из бревен с устройством анкеров из плоских накладок на шурупах. Таким образом, при строительстве мостов, помимо сокращения сроков, было сэкономлено большое количество металла. Эта конструкция позднее нашла применение при сооружении подъездных путей.

Отсутствие грунта для сооружения насыпей и песка для балластировки заставляли организовать поездную возку этих материалов на расстояния свыше 25 км. Большие препятствия создавали валунные образования, среди которых часто встречались глыбы огромных размеров. Но особые трудности возникали из-за болот, по которым проходила почти четверть трассы. Отдельные заболоченные участки достигали большой длины, например, линия от Сороки до Кеми протяженностью 55 км полностью проходила по болоту. В таких местах в качестве основания для земляного полотна и построечных дорог широко применялись деревянные слани. Нередко насыпи на болотах настолько оседали, что проваливались с рельсами при проходе рабочих поездов. Чтобы не задерживать строительство, в таких местах устраивались деревянные ростверки, и по ним отсыпалось верхнее строение пути. Прогрессивные технические решения и облегченные нормы проектирования позволили значительно сократить объемы строительных работ.

В среднем на 1 км пути приходилось отсыпать 15 тыс. кубометров грунта. Около десятой части всего объема земляных работ выполнено в скальных образованиях, треть выемок также разрабатывалась в скалах. В условиях полярной ночи работы велись при свете факелов и костров.

Инженеры путей сообщения искали и находили смелые и оригинальные технические решения. Например, взамен обхода Кандалакшского залива было решено соорудить фильтрующую дамбу длиной более 1 км. Ее высота достигала 10 м. Отсыпалась она из местного камня. Для сооружения дамбы использовали четыре небольших попутных островка, в середине ее устроили однопролетный деревянный мост. Чтобы обеспечить фильтрацию воды, нижнюю часть укладывали валунами размером около 1 кубометра, а верхнюю – из камня объемом 0,3 кубометра. Поперечное сечение дамбы приняли аналогичным профилю обычной насыпи. Скальный материал привозился на узкоколейных платформах, северная и южная части дамбы отсыпались с эстакад.

Это было первое в практике железнодорожного строительства фильтрующее сооружение. Принцип работы дамбы заключался в том, что вода, поднимавшаяся во время приливов на высоту 2–4 м, проходила через промежутки между отдельными камнями. При отливах она возвращалась, одновременно прочищая отверстия от принесенных ею ила и твердых частиц. Насыпь соору-

жалась одновременно с обоих берегов. Когда оставалось засыпать последние 80–100 м, скорость течения воды в этом отверстии возросла настолько, что сброшенные камни объемом свыше кубометра уносило течением из тела насыпи. Работы пришлось временно остановить. В мурманской лаборатории по изучению Баренцева моря занялись анализом материалов наблюдения за морскими приливами. На его основании была определена необходимая крупность камня и создан его запас. Используя период «низкой воды», успешно закончили устройство насыпи.

Смелое проектное решение позволило сократить длину линии по сравнению с обходом Кандалакшского залива на 9 км. Отсыпанная более 90 лет назад фильтрующая дамба работает в условиях приливно-отливных течений со значительным колебанием горизонта воды. В ней отсутствуют деформации, пустоты между слагающими ее камнями не заиливаются, и в настоящее время она служит вполне удовлетворительно.

Суровый климат, почти полное отсутствие постоянных жилищ накладывали на строителей дополнительные тяготы. На месте нельзя было достать ни продуктов, ни фуража, ни теплой одежды. Даже подножного корма для скота и лошадей не хватало. Сено приходилось привозить из более южных районов.

Количество рабочих на стройке все время менялось. В целом за период сооружения линии (1915–1916 гг.) в работах участвовало почти 138 тыс. чел. Из них 80 тыс. доставили к месту работы из европейской части России, 7 тыс. – из Финляндии, 10 тыс. – из Китая. Привлекались и военнопленные. Большую помощь строителям оказали солдаты сводного батальона в составе шести военно-рабочих рот. В мае и августе 1916 г. в распоряжение стройки дополнительно поступило еще два железнодорожных батальона, личный состав которых использовался для обслуживания временного движения, а также в качестве инструкторов и квалифицированных рабочих. Для ускорения работ по предложению лорда Френча делались попытки привлечь строителей из Канады. Прибывшим 500 канадцам был отдан подряд на участок протяженностью около 130 км. Почти месяц они укладывали рельсы от Семеновской бухты до Колы (10 км). Неудовлетворительное ведение работ и низкое их качество побудили МПС отказаться от услуг иностранцев. После их отъезда весь путь был разобран и за три дня снова уложен местными рабочими.

Не имеющая примеров в истории железнодорожного строительства скорость прокладки рельсового пути в условиях Крайнего Севера обязана напряженному труду и несокрушимой энергии всего состава рабочих и служащих стройки. 30 октября 1915 г. газета «Таймс» по этому поводу писала: «Встречались бесконечные трудности, которые не в состоянии изменить ни знания, ни человеческая энергия. Преодолевая их, по колено в воде или болотной грязи,

среди камней и корней деревьев русские рабочие и инженеры одновременно с двух концов прокладывают дорогу. Когда все будет закончено, когда на берегу Ледовитого океана засвистит, наконец, первый паровоз, Россия будет вправе заявить, что ею еще раз выполнена титаническая работа; тогда в полной мере оценят железную волю, знания и неутомимую энергию строителей дороги». Один из участников строительства Б.В. Сабанин подчеркивал: «Работа выполнена гигантская, и Россия вправе перед всем миром гордиться своим трудом».

30 ноября 1916 года состоялось открытие сквозного движения на Мурманской магистрали протяженностью около 1,5 тыс. км, построенной в условиях Первой мировой войны за 20 месяцев. Одновременно с ее эксплуатацией продолжались достроечные работы – производились выборочная балластировка пути, отладка устройств тягового хозяйства, водоснабжения и т.п.

21 сентября 1916 года в присутствии министра путей сообщения и морского министра состоялась закладка города, названного Романов-на-Мурмане. Он строился по плану, разработанному управлением Мурманской дороги. После февральской революции 1917 г. город и станцию переименовали в Мурманск.

1 апреля 1917 г. правительство выкупило частную Олонецкую железную дорогу и передало ее Мурманской. Таким образом, сформировалось сплошное железнодорожное направление, связывающее столицу и центральную часть страны с Мурманском. Россия получила надежный выход к незамерзающим бухтам Баренцева моря и Северному Ледовитому океану.

3. Эксплуатация Мурманской железной дороги в период с 1917 года до настоящего времени

Ввод в строй Мурманской железной дороги был осуществлен в сложный переломный исторический период. В результате двух революций центральный аппарат власти был ликвидирован. Новые органы управления только формировались. Всю практическую работу по вводу в эксплуатацию Мурманской железной дороги осуществлял Всероссийский союз железнодорожных рабочих и служащих, а завершил ее Народный комиссариат путей сообщения. Под руководством НКПС велись работы по совершенствованию деятельности Мурманской железной дороги. Однако начавшаяся гражданская война и интервенция не позволили окончательно завершить работы на линии и пустить ее в полную эксплуатацию к концу 1918 г., как предполагалось советским правительством. С осени 1918 г. работы были приостановлены и возобновлены летом 1919 г. Полностью работы завершились только в начале 1921 г., а в мае комиссия НКПС по осмотру железных дорог РСФСР признала, что Мурманская железная дорога годна к полной и безопасной эксплуатации на всем протяжении.

Восстановление транспорта после гражданской войны и освоение природных богатств потребовали оживления эксплуатационной деятельности железных дорог, строительства новых и усиления пропускной способности существующих линий. Это обострило проблемы экономики транспорта, связанные с изысканием средств, выявлением неиспользованных резервов, увеличением грузооборота железных дорог, организацией предпринимательской деятельности в дополнение к основной перевозочной работе. Пути решения этих проблем в тяжелые 20-е годы показала Мурманская железная дорога.

В силу природных и экономических условий края эта дорога не могла строить свою работу «на существующей уже потребности в железнодорожном транспорте, а должна сама "создавать" для себя грузы, пробуждая вокруг себя промышленную жизнь и привлекая рабочую силу». Для того чтобы существовать, дорога должна была сама участвовать в развитии экономики региона, стать своего рода промышленно-транспортным комбинатом. Дорога «...здесь не только перевозчик, но хозяйственный хребет края». Метод работы по этому принципу был признан надежным средством, чтобы достроить дорогу и через ряд лет планомерной работы довести ее до бездефицитности.

Правовой базой, на которой строилась деятельность магистрали, явилось Постановление Совета Труда и Обороны от 25 мая 1923 г., возложившее на Мурманскую дорогу задачи по транспортному освоению края и развитию его экономики.

В круг обязанностей дороги, помимо основной перевозочной работы, входила рациональная эксплуатация естественных богатств Карельско-Мурманского края, главными из которых были лес и рыба. Дорога представляла собой пионерную организацию по использованию этих богатств и тем самым способствовала увеличению населения края. Были созданы оперативные органы – «Желлес», «Желрыба», отдел по заселению края и «Желстрой», занимавшийся строительством производственных объектов и жилья для комбината. Эти оперативные органы ведали экономическим развитием края и тем самым создавали грузы для дороги и вместе с ней составляли единый Промышленно-транспортный комбинат.

Все звенья комбината находились в тесной производственной, технической и финансовой связи, объединялись общим руководством. Отдел, ведающий заселением края, до 90% приходной сметы получал в виде платы, вносимой «Желлесом» за древесину. Используя труд переселенцев, «Желлес» развил лесозаготовительные работы и, располагая пятью лесопильными заводами, снабжал лесоматериалами, в том числе и шпалами, не только свою дорогу, но и другие магистрали по ценам, много ниже рыночных.

Хорошим подспорьем для дороги стало и освоение рыбных богатств региона. Здесь работа велась в трех направлениях. Во-первых, «Желрыба» закупала продукцию у рыбаков, поддерживая тем самым прибрежный кустарный лов. Кроме того, она снабжала их инвентарем, строила консервные заводы и товаропродовольственные лавки; во-вторых, обеспечивала рыбной продукцией рабочих, занятых на лесозаготовках, достройке дороги и строительстве вновь создаваемых предприятий; в-третьих, «Желрыба» вела чисто коммерческие операции, привлекая кредиты и увеличивая оборотные средства.

Что касается Отдела по заселению края, то, получая за эксплуатацию отведенной территории ежегодно около миллиона рублей, он расходовал их на эффективное ее освоение. За два года им проведены большие работы по лесоустройству.

На основании выполненных обследований была впервые изучена в почвенно-ботаническом отношении значительная часть края. После производства землеотводных и мелиоративных работ передали под заселение 16157 гектаров земли 1264 хозяйствам. В то же время построили ряд поселков, куда прибыло более 2 тыс. переселенцев. Они получили в качестве ссуды на хозяйственное обустройство денежные средства, материалы и оборудование на сумму свыше 300 тыс. руб. Переселенцами было создано 14 производственных артелей.

Однако в деятельности Промышленно-транспортного комбината было немало сложностей, вызванных тяжелыми природными и экономическими условиями работы в Заполярье. Несмотря на это предпринимательская деятельность дороги принесла весомые положительные результаты. За три года, с 1922 по 1925-й, общее количество перевезенных грузов по железной дороге увеличилось на 40%, грузооборот – на 132%. «Доход на версту дороги с 2966 руб. в 1922–1923 гг. возрос в 1924–1925 гг. до 7836 руб.».

В 1925 году северная часть Мурманской дороги дала около половины объема грузовых перевозок всей магистрали, в то время как три года назад здесь почти не было коммерческих грузов, причем местные грузы по своему объему стали преобладать над импортными. В результате промышленно-предпринимательской деятельности дороги активизировалось экономическое развитие региона, наметился быстрый рост объема грузовой работы станций, обслуживающих местные предприятия. При обследовании комбината, произведенном НКПС, отмечалось, что «отдельные недочеты и недоделки бледнеют и стушевываются на общем фоне картины гигантского сдвига, проделанного дорогой».

Таким образом, работа Промышленно-транспортного комбината Мурманской дороги заметно отразилась на общем экономическом подъеме края,

вызвав к жизни новые отрасли промышленности, увеличив грузооборот магистрали и развитие незамерзающего Мурманского порта.

В 1930 году вместо отделов «Желрыба» и «Желлес» были созданы кооперативные и государственные организации подобного типа. Увеличению грузооборота Мурманской магистрали способствовал пуск в эксплуатацию крупной апатитонефелиновой фабрики.

В этот период руководством Мурманской железной дороги проводилась большая работа по ее развитию и репродукции, причем она велась хозяйственным способом за счет оживления предпринимательской деятельности, без дотации со стороны государства. Для этой цели правлению дороги было передано в аренду 3 млн гектаров территории со всеми ресурсами – земными недрами, богатствами лесов, морей и рек. Средства, полученные от коммерческой деятельности (добычи, переработки и продажи природных ресурсов), позволили поддерживать железную дорогу на необходимом техническом уровне и вести ее дальнейшее развитие.

Отдел достройки дороги был преобразован в отдел нового строительства, который в 1924–1926 гг. осуществил реконструкцию искусственных сооружений на линии, развитие станционных путей, строительство деповских зданий, возведение объектов водоснабжения и другие работы.

В конце 20-х годов Мурманская железная дорога включилась в процесс освоения Хибинского рудного месторождения. В этих целях на средства, заработанные в результате деятельности Промышленно-транспортного комбината, правление дороги снарядило экспедицию геологов во главе с академиком А.Е. Ферсманом. Экспедиция открыла крупнейшее в мире месторождение высококачественных апатитонефелиновых руд (общие запасы 3,7 млрд т), являющихся сырьем при производстве минеральных удобрений, а также в алюминиевой промышленности. В 1929 году по инициативе С.М. Кирова был создан комбинат «Апатит», и началось сооружение первой апатитонефелиновой фабрики. Добыча минерального сырья велась в основном вручную; доставка его к железной дороге осуществлялась конной тягой. В 1930 г. уже добыли 275 тыс. т апатитов, и объем разработок непрерывно нарастал. Для обслуживания комбината построили железнодорожную ветку Апатиты – Вудьявр (Кировск). Мурманская дорога вышла на устойчивый грузооборот. Получила развитие и конечная станция Мурманск. Только в 1932–1933 гг. на ее реконструкцию затратили 450 тыс. рублей, в основном на постройку отдельного сортировочного парка на шесть путей.

Новым толчком к увеличению перевозок по дороге послужили ввод в эксплуатацию Кондопожского целлюлозно-бумажного комбината и строительство Беломорско-Балтийского канала в 1931–1933 гг. Канал протяженностью

227 км с 19 шлюзами и 15 плотинами прокладывали параллельно железной дороге (на участке Медвежья Гора – Сорокская), то приближаясь вплотную к железнодорожной линии, то удаляясь от нее на расстояние 2–3 км. В это время увеличился поток поездов со строительными материалами, провиантом, фуражом и другими грузами в адрес станции Званка (Волховстрой), которая имела сортировочный парк и горку. Здесь шло переформирование грузовых поездов, следующих с запада и северо-востока страны для обеспечения строительства канала.

В связи с увеличением грузооборота встал вопрос о реконструкции Мурманской дороги. При Отделе нового строительства создали группу изысканий и проектирования. В 1934–1936 гг. ею были разработаны проекты сооружения второго пути на южном участке дороги (Званка – Сорокская) со смягчением существующего уклона с 16,5‰ до 9‰ и электрификацией северного участка (Кандалакша – Мурманск).

Строительные работы по переходу на электротягу начались в 1934 г. В это время были построены Нивская и Туломская ГЭС и позже введены в строй Кондопожская и Свирская гидроэлектростанции. Первый электровоз ВЛ19-40 на участке Кандалакша – Апатиты прошел 7 ноября 1935 г. Поезд провел машинист А.Д. Кулагин. В постоянную эксплуатацию участок сдали в декабре 1936 г., а через три года перевели на электротягу железнодорожные линии Апатиты – Мурманск и Апатиты – Кировск.

В конце 30-х годов были построены Мончегорский медно-никелевый комбинат и к нему ж.д. ветка от станции Оленья. Тогда же вступили в строй Сегежский целлюлозно-бумажный комбинат, судостроительный и судоремонтный заводы в Мурманске и ряд других предприятий. В 1938 г. завершилось строительство железнодорожных линий Мурманск – порт Ваенга, Кочкома – Ругозеро и Лоухи – Кестеньга.

11 мая 1938 г. вышел приказ НКПС об организации изысканий, проектирования и строительства вторых путей от Сорокской до Мурманска. Изыскатели Лентранспроекта предложили на этом участке смягчить руководящий уклон до 8,7‰ для пропуска поездов весом 1750 т. В том же году был разработан проект линии Сорокская – Обозерская, соединяющей Кировскую и Северную дороги. Линия предназначалась для перераспределения грузовых потоков, особенно зимой, когда Архангельский порт скован льдами. Дорога вступила в строй в 1941 г. На строительстве этой линии работали заключенные СорокЛага НКВД. Они же сооружали второй путь на участке Сорокская – Лоухи. К 1941 г. по нему началось движение поездов, существующий же первый путь закрыли для движения в связи с его реконструкцией. Однако производству работ поме-

шала война, и ограничились лишь достройкой восьми временных разъездов и увеличением полезной длины станционных путей до 720 м.

Рис. 2. Схема Мурманской железной дороги, 1940 г.

Зимой 1939/40 г. дорога получила значительное развитие в связи с вооруженным конфликтом на границе с Финляндией: началось сооружение железнодорожных подходов к рокадной дороге вдоль границы: Петрозаводск – Суоярви и Ручьи Карельские – Куолоярви, рассчитанных па паровозную тягу.

В июле 1940 г. НКПС издал приказ о строительстве вторых путей на участке Волховстрой – Петрозаводск. Работы были рассчитаны на два года. К постройке первой очереди от Лодейного Поля к Петрозаводску приступили сразу же. Обстановка требовала скорейших действий в связи с возросшей военной опасностью для нашей страны . В конце 1940 г. движение поездов по новому двухпутному участку было открыто. К лету 1941 г. достроили мосты через реки Сясь, Пашу, Оять и Свирь. Благодаря усилению провозной способности дороги объем грузовых перевозок в 1940 г. достиг 10,3 млн т; 70% составляли лес и строительные материалы, минеральные удобрения, продукция целлюлозно-бумажных комбинатов. Дорога стала одной из важнейших магистралей северо-запада страны.

Одну из ярких страниц вписали в историю Великой Отечественной войны в Заполярье моряки, портовики, судоремонтники, железнодорожники, участвовавшие в обеспечении перевозок по ленд-лизу.

Для доставки грузов Советскому Союзу использовались три основных маршрута:

Первый – через Северную Атлантику. Его протяженность 1800–2000 миль. Продолжительность перехода 12–14 суток. По этому пути союзники отправили около 4 млн т груза (22,7% от общего количества поставок).

Второй проходил через Южную Атлантику, Персидский залив и Иран. Он практически начал действовать с мая 1942 года. По этому пути было доставлено более 4 млн т груза (23,8%).

Третий маршрут проходил по Тихому океану. Объем перевозок здесь был наибольшим и составил 8 млн тонн (47,1%).

Остановимся только на краткой характеристике первого маршрута поставок по ленд-лизу.

Чем же объясняется чрезвычайная важность северного маршрута?

Он являлся самым коротким, значимым было удобство использования незамерзающего Мурманского порта, наличие железной дороги, которая связывала Мурманск с центральными районами. Однако были и серьезные трудности с приемом и доставкой грузов по ленд-лизу. В 10-ти минутах полета от Мурманска базировалась немецкая авиация, подвергавшая город постоянным бомбардировкам. С отражением ее налетов силы ПВО в начале войны не справлялись. Кроме того, линия фронта проходила в 40 км от города, а железную дорогу, связывавшую его со страной, перерезал противник.

«Ленд-лиз» для СССР

Общий объем помощи СССР

11 300 000 долл. (в ценах 1941-1945 гг.)
140 млрд долл. (в ценах 2008 г.)

Поставки в СССР до 30 сентября 1945 г.

Техника, транспорт и оружие, шт.

Грузовых машин	375 883	Танков	12 700
Автоматического оружия	131 633	Винтовок	8 218
Мотоциклов	35 170	Радиолокаторов	445
Летательных аппаратов	22 150	Противолодочных кораблей	105
Пистолетов	12 997	Торпед	197

Взрывчатка, тонн

Взрывчатых веществ	345 735
Пороха	127 000
Тротила	123 150
Динамита	31 933

Продовольствие, тонн

Запасов продовольствия	4 478 000

Обувь, пар

Армейских ботинок	15 417 000

Рис. 3. Ленд-лиз для СССР

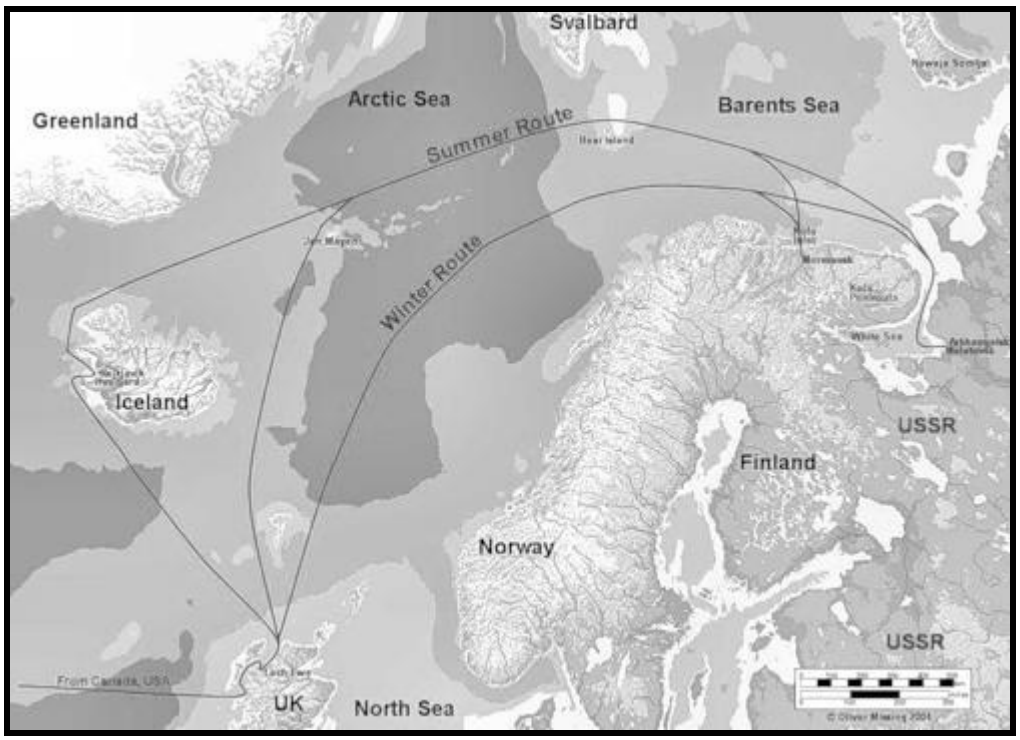


Рис. 4. Северный маршрут через Атлантику

В 1941 году северным маршрутом прошло 7 конвоев от пробного «Дервиш» до PQ-6, причем ни транспорты, ни корабли эскорта потерь не имели.

Но после поражения вермахта под Москвой германское командование, осознав важность арктических конвоев, бросило против них авиацию, корабли и подводные лодки, и число погибших транспортов стало расти. Иногда до катастрофических размеров как это было в июле 1942 года с печально известным конвоем PQ-17 – из 36 судов уцелело лишь 11, ушло на дно больше 400 танков, 3000 автомобилей и 200 самолетов.

Кстати, цифры подводящие итог функционирования северного маршрута, в советских и британских источниках почти идентичны. Согласно последним в 1941–1945 годах в СССР ушло 40 конвоев, 811 судов, 720 из них прибыло в пункты назначения, 58 погибли и 33 вернулись в пункты отправления. В энциклопедии «Великая Отечественная война 1941–1945 гг.» подсчитано: в СССР было отправлено 42 каравана (722 транспорта). Из СССР было отправлено 36 конвоев (достигли порта назначения 682 транспорта).

Во время всего периода Великой Отечественной войны, не смотря на близость к фронту и бомбежки, по железной дороге бесперебойно осуществлялись перевозки грузов оборонного значения. Многие работники железной дороги тогда были награждены орденами и медалями, троим было присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда – Гарцуеву Павлу Николаевичу, начальнику Кировской (Мурманской) железной дороги, Шарковой Анне Петровне – дежурной по станции, и Першукевичу Ивану Петровичу – паровозному машинисту депо Кемь.

В послевоенные годы на железной дороге было развернуто строительство новых объектов, росли объемы перевозимых грузов. В 1949 году на отделение поступили первые пригородные электропоезда. В 1954 году вступил в строй новый железнодорожный вокзал на станции Мурманск.

В 1956 году было завершено строительство железнодорожной ветки Пинозер – Ковдор. В 1968 году она была достроена и протянулась до станции Никель. В 1973 году был электрифицирован самый южный участок отделения Кандалакша – Лоухи. В 1984 году по участку Кировск – Апатиты – Мурманск прошел сверхтяжелый грузовой состав весом 7600 тонн. Сегодня Мурманское отделение в составе Октябрьской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» – это 1068 км путей, из них 495 км электрифицировано, более 20 предприятий, более 50 станций, около 8 тысяч работников. В 2011 году общее отправление грузов на отделении составило более двух миллионов тонн, а пассажирооборот около 8 миллионов пассажиро-километров.

Большой вклад вносят труженики Мурманского отделения Октябрьской железной дороги и в обеспечение безопасности Северо-западного региона Российской Федерации.

Рис. 5. Мурманский железнодорожный вокзал

Литература

1. Большая энциклопедия транспорта. Т. 4. Железнодорожный транспорт. – СПб., 1994.
2. Великая Отечественная война 1941–1945: энциклопедия. / Гл. ред. М.М. Козлов. – М.: Сов. Энциклопедия, 1985.
3. *Голубев А.А.* Мурманская железная дорога. История строительства (1894–1917 гг.): монография. – СПб.: Петербургский государственный университет путей сообщения, 2011.
4. Железнодорожный транспорт: энциклопедия. – М., 1995.
5. История железнодорожного транспорта России. Т. 1. 1836–1917 гг. – СПб., 1994; Т. 2. 1917–1945 гг. – СПб., М., 1997.
6. *Ковалев И.В.* Транспорт в решающих операциях Великой Отечественной войны. – М.: Воениздат, 1969.
7. *Кумарев Г.А.* Война и железнодорожный транспорт СССР 1941–1944. – М., 1988.
8. Материалы работы круглого стола 26 ноября 2009 г.: «Последствия Второй мировой войны 1939–1945 гг. на Севере Европы и в Балтийском регионе: политические, социальные и экономические аспекты. Устранение последствий войны как фактора регионального сотрудничества РФ с международными организациями. История и современность» – СПб.: Альба, 2010.
9. От Царскосельской до Октябрьской. Альбом. Изд-е 2-е, исправленное и дополненное. – СПб.: Лики России, 2007.
10. *Харитонов С.Ф.* Мурманская – Кировская – Октябрьская / С.Ф. Харитонов, Ю.К. Звягин. – Петрозаводск, 1996.

А.А. Голубев
Руководитель филиала
Петербургского государственного университета путей сообщений,
кандидат исторических наук
(г. Петрозаводск)

Современное положение Мурманской (Кировской) железной дороги

В соответствии с Постановлением Совета Министров СССР № 1263 и Приказом МПС № 80/Ц в 1953 году к Кировской железной дороге были присоединены участки: Тихвин – Череповец (273 км), Тихвин – Будогощь (75 км), Подбровье – Кабоджа (92 км), Мга – Пестово (317 км). Таким образом, к началу 1959 года в состав магистрали вошли следующие участки: Чудово – Волховстрой – Мурманск, Череповец – Тихвин – Волховстрой, Пестово – Будугощь – Мга, Подбровье – Кабоджа, Тихвин – Будугощь, Петрозаводск – Суоярви – Элисенваара, Сорокская – Мудьюга. Эксплуатационная длина Кировской железной дороги составила 3349 км. За период с 1950 по 1959 годы основные показатели работы железной дороги значительно выросли. Если в 1950 году погрузка в сутки составляла 1262 вагонов, то в 1958 году 2384, пробег грузов – 6210 т/км и 12162 т/км соответственно, провоз пассажиров – 875 пасс./км и 1791 пасс./км. На главном ходу железной дороги Чудово – Волховстрой – Мурманск за этот период увеличение объема перевозок составило 50%.

В июле 1959 года прошел процесс территориального укрупнения сети железных дорог СССР. На основании Постановления Совета Министров СССР от 13 июля 1959 года № 748 и Приказа министра путей сообщения от 14 июля 1959 года № 42 Кировская железная дорога вошла в состав Октябрьской железной дороги. На территории пролегания Кировской железной дороги было образовано четыре отделения Октябрьской железной дороги – Волховстроевское, Мурманское, Петрозаводское и Кемское[447].

Волховстроевское отделение обслуживало самые грузонапряжённые линии Октябрьской железной дороги, протяженностью 1332 км. Железнодорожные пути, находящиеся в ведении отделения, проходят по территории Ленинградской (575 км), Новгородской (350 км), Вологодской (192 км) и Тверской (54 км) областей, а также по Карельской АССР (161 км). Среди них магистральные железнодорожные линии, из-за объема грузовых и пассажирских перевозок имеющие большое значение для развития отечественной экономики. В состав Волховстроевского отделения входят железнодорожные линии: Войбокало – Волховстрой II – Свирь, Войбокало – Волховстрой II – Кошта, Вол-

[447] В 1988 году произошло объединение Петрозаводского и Кемского отделений. На базе Кемского отделения был создан подотдел, который ликвидирован в 2000 году.

ховстрой I – Пороги, Лодейное Поле – Янисъярви, Будогощь – Овинище II, Будогощь – Тихвин, Окуловка – Неболчи, Кабожа – Подборовье. Основное направление – Санкт-Петербург – Вологда. Здесь осуществляется движение преимущественно грузовых составов. Второе по важности направление – Волховстрой – Мурманск. На территории отделения находится 68 железнодорожных станций. В состав отделения входит 17 структурных подразделений (4 локомотивных депо, 2 вагонных депо, 5 дистанций пути, 2 дистанции сигнализации, централизации и блокировки, дистанция электрификации и энергоснабжения, дистанция гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения и такие крупные станции, как Волховстрой I и Бабаево)[448].

Приказом ОАО «РЖД» от 21 октября 2010 года № 160 с 31 декабря 2010 года Волховстроевское отделение Октябрьской железной дороги было преобразовано в Волховстроевский регион – один из шести регионов обслуживания Октябрьской железной дороги. Одновременно был создан Волховстроевский центр организации работы железнодорожных станций – одно из восьми структурных подразделений Октябрьской дирекции управления движением, в состав которого вошли все железнодорожные станции отделения[449].

Протяжённость путей Мурманского отделения Октябрьской железной дороги составляла 1068 км, из них 491 км электрифицировано. Мурманское отделение обслуживало железнодорожные линии: Лоухи – Мурманск, Лоухи – Пяозеро, Ручьи Карельские – Алакуртти, Пинозеро – Ковдор, Апатиты-I – Титан, Оленегорск – Мончегорск, Мурманск – Североморск, Кола – Луостари, Луостари – Никель-Мурманский. В состав отделения входило 55 станций; 2 локомотивных депо; 4 дистанции пути; 2 дистанции сигнализации, централизации, блокировки и связи; 2 дистанции электрификации и электроснабжения; 3 вагонных и вагоноремонтных депо; 1 дистанция гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения; 1 дистанция погрузочно-разгрузочных работ[450].

---

[448] Локомотивные депо: ремонтное депо Волхов (ТЧ-16), эксплуатационное депо Волховстрой (ТЧЭ-21), эксплуатационное депо Бабаево (ТЧЭ-22), ремонтное депо Хвойная (ТЧ-23); дистанции пути: Лодейнопольская (ПЧ-20), Хвойнинская (ПЧ-30), Волховстроевская (ПЧ-31), Тихвинская (ПЧ-32), Бабаевская (ПЧ-33); дистанции сигнализации, централизации и блокировки: Тихвинская (ШЧ-8), Волховстроевская (ШЧ-10); Волховстроевская дистанция электрификации и энергоснабжения (ЭЧ-7); вагонные и вагоноремонтные депо: ремонтное депо Волховстрой (ВЧД-17), эксплуатационное депо Волховстрой (ВЧДЭ-28); Волховстроевская дистанция гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения (НГЧВОД-11).

[449] 2 внеклассные (ст. Волховстрой I, ст. Бабаево), 3 станции II класса, 5 станций III класса, 18 станций IV класса, 38 станций V класса. Из этих станций одна сортировочная, семь участковых, одна грузовая и 57 промежуточных.

[450] Локомотивные депо: ремонтное депо Кандалакша (ТЧ-27), эксплуатационное депо Мурманск (ТЧЭ-28); дистанции пути: Княжегубская (ПЧ-22), Кандалакшская (ПЧ-40), Апатитская (ПЧ-41), Мурманская (ПЧ-42); дистанции сигнализации, централизации, блокировки и

В 1956 году была построена линия Пинозеро – Ковдор. В 1961 году было завершено строительство железнодорожной линии Кола – Печенга. В 1968 году она была достроена до станции Никель. В 1973 году был электрифицирован самый южный участок отделения Кандалакша – Лоухи. В 1984 году по участку Кировск – Апатиты – Мурманск прошел сверхтяжелый грузовой состав весом 7600 т, в дальнейшем вес сдвоенных супертяжелых поездов из 100 вагонов достиг 10800 т.

31 декабря 2010 года Приказом ОАО «РЖД» № 160 от 21 октября 2010 года в связи с административно-территориальной реформой ОАО «РЖД» Мурманское отделение преобразовано в одноимённый регион обслуживания Октябрьской железной дороги.

Петрозаводское отделение Октябрьской железной дороги – крупнейшее предприятие в Республике Карелия. Эксплуатационная длина железнодорожных линий отделения составляет свыше 2 тыс. км. В состав отделения входит 108 станций[451]. Петрозаводское отделение дороги обеспечивает передачу грузов через два международных пограничных пункта пропуска с Финляндией и странами Скандинавии на станциях Вяртсиля и Кивиярви. На 30 предприятиях отделения дороги трудится свыше 12 тысяч работников. Для ряда районов Карелии, таких как Беломорский, Кемский, Суоярвский, железная дорога является градообразующим предприятием.

Показатели работы крупнейшего в северном направлении Петрозаводского отделения Октябрьской железной дороги, за период с 1950 по 1985 годы, отражают общую картину развития рельсового транспорта на территории пролегания ликвидированной Кировской (Мурманской) магистрали:

Год	Грузооборот (млн т/км)	Вес грузового поезда (т)
1950	1101	1120
1960	4173	1629
1970	6108	1897
1975	7364	2002
1980	7736	2218
1985	12496	2812

связи: Кандалакшская (ШЧ-20), Мурманская (ШЧ-21); дистанции электрификации и электроснабжения: Мурманская (ЭЧ-10), Кандалакшская (ЭЧ-13); вагонные и вагоноремонтные депо: Вагонное депо Кандалакша (ВЧД-21), Вагонное ремонтное депо Мурманск (ВЧД-22), Вагонное эксплуатационное депо Апатиты (ВЧДЭ-23); Мурманская дистанция гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения (НГЧ-14); Мурманская дистанция погрузочно-разгрузочных работ (МЧ-10).

[451] История отделения берет своё начало 19 сентября 1946 г., когда Совет Министров СССР принял решение об организации на сети железных дорог 274 отделений. Тогда же Петрозаводское отделение вошло в состав Кировской железной дороги с управлением дороги в городе Петрозаводске.

Отделение дороги успешно выполняло планы восьмой, девятой и десятой пятилеток. План восьмой пятилетки (1966–1970 гг.) был перевыполнен: по грузообороту на 2,8%, а по производительности труда на 3,2%. За годы девятой пятилетки (1971–1975 гг.) были достигнуты следующие основные показатели:

№	Измерители	По пятилетке	По годовым планам	Фактически
1	Отправлено грузов (тыс. т)	-	15,7	16,1
2	Грузооборот (млн т/км)	11,3	19,6	20,6
3	Пассажирооборот (млн пасс./км)	17,8	18,0	17,1
4	Производительность локомотива (тыс. т/км)	3,4	9,4	11,9
5	Производительность труда	14,0	22,1	22,8

По объему перевозок план девятой пятилетки был перевыполнен на 1%, а по грузообороту на 3,6%, сверх плана было погружено 476 тыс. т грузов, экономия топлива на локомотивах составила – 11,5 тыс. т. В 1971 году вступила в строй новая линия Олонец – Лодейное Поле (50,7 км). Важной составляющей строительства было сооружение автомобильно-железнодорожного мостового перехода через реку Свирь. 15 декабря 1971 года был установлен последний пролет моста и полностью уложен путь. 24 декабря в 14 часов на станцию Олонец прибыл первый поезд из Лодейного Поля. С 1975 года был пущен в эксплуатацию грузопассажирский поезд № 959/960 сообщением Лодейное Поле – Питкяранта. В его состав были включены беспересадочные вагоны Ленинград – Питкяранта – Петрозаводск. Кроме этого, на главном ходу: на участке Петрозаводск – Токари было построено 83,4 км вторых путей, 123 стрелки оборудованы электрической централизацией; на участке Петрозаводск – Медгора введена диспетчерская централизация; построена портовая станция Онежская; 637 км оборудовано поездной радиосвязью, что составило 83,8% эксплуатационной длины отделения; впервые в северном направлении на участке Петрозаводск – Кондопога уложено 24 км бесстыкового пути на железобетонных шпалах; внедрено 128 единиц новой техники, с общим экономическим эффектом 873,7 тыс. руб.

В десятой пятилетке (1976–1980 годы) длина путей Петрозаводского отделения увеличилась на 4,8%, при этом 215 стрелок было оборудовано электрической централизацией, введена в действие маршрутно-релейная централизация стрелок и сигналов на станции Петрозаводск, построено 50,7 км вторых путей на участке Петрозаводск – Медгора, внедрено 100 единиц новой техники, с экономическим эффектом 668 тыс. руб. В связи с вводом в эксплуатацию Костомукшкого горно-обогатительного комбината была построена новая железнодорожная линия Ледмозеро – Костомукша – Госграница (122 км), на кото-

рой размещены 4 станции с развернутой инфраструктурой, введено в строй 27180 кв. м жилой площади. Темпы роста перевозок по отделению составили: по отправлению грузов 195,1%, грузообороту – 161,5%, производительности локомотивов – 115,7%.

В одиннадцатой пятилетке (1981–1985 годы) завершены работы по реконструкции станции Кондопога-2, строительство багажно-кассового центра вокзала станции Петрозаводск, построена станция Иматозеро, капитально отремонтировано 57 км пути, введено в эксплуатацию 40122 кв. м жилой площади, построены три дошкольных учреждения на 240 мест, дом отдыха локомотивных бригад на станции Петрозаводск, по плану внедрения новой техники выполнено 119 работ с экономическим эффектом 707,4 тыс. руб. Рост производительности труда, по отношению к 1980 году, в 1985 году вырос на 44,4%. Пятилетний план грузовых перевозок был перевыполнен на 3,1% и составил 67,483 млн т.

Максимального уровня перевозок Петрозаводское отделение достигло в 1990 году, было отправлено 20,5 млн т грузов, а грузооборот составил – 13,6 млрд т/км. С 1988 года на территории Карелии началась реализация проекта электрификации главного северного хода Октябрьской магистрали на участке Лоухи – Идель – Свирь. Параллельно в 1994 года был электрифицирован северо-восточный ход карельского участка Октябрьской магистрали Сумский Посад – Маленга. Открытие сквозного движения на электрической тяге по маршруту Санкт-Петербург – Мурманск состоялось 22 декабря 2005 года. Капиталовложения ОАО «РЖД» в развитие железнодорожной инфраструктуры за период с 2006 по 2010 годы составили 15 млрд руб.

Петрозаводское отделение 31 декабря 2010 года на основании приказа ОАО «РЖД» № 160 от 21 октября 2010 года преобразовано в регион обслуживания Октябрьской железной дороги. Регион обслуживает следующие линии: Свирь – Лоухи, Суоярви – Юшкозеро, Элисенваара – Суоярви – Петрозаводск, Кочкома – Ледмозеро – Кивиярви, Кочкома – Вача, Кемь – Кемь-Пристань, Беломорск – Маленга, Брусничная – Лендеры, Маткаселькя – Вяртсиля. На территории отделения находятся 4 локомотивных депо; 7 дистанций пути; 4 дистанции сигнализации, централизации и блокировки; 2 дистанции электрификации и электроснабжения; 3 вагонных и вагоноремонтных депо; 2 дистанции гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения[452].

---

[452] Локомотивные депо: ремонтное депо Петрозаводск (ТЧ-24), эксплуатационное депо Медгора (ТЧЭ-25), ремонтное депо Кемь (ТЧ-26), эксплуатационное депо Кемь (ТЧЭ-29), эксплуатационное депо Суоярви (ТЧЭ-30); дистанции пути: Кондопожская (ПЧ-23), Петрозаводская (ПЧ-34), Сортавальская (ПЧ-35), Беломорская (ПЧ-36), Сегежская (ПЧ-37), Кемская (ПЧ-38), Костомукшская (ПЧ-43); дистанции сигнализации, централизации и блокировки: Петрозаводская (ШЧ-17), Кемская (ШЧ-19), Беломорская (ШЧ-22), Костомукшская (ШЧ-26);

Достижения трудового коллектива Петрозаводского отделения Октябрьской железной дороги неоднократно отмечались правительственными и ведомственными наградами. Только за 1982 и 1983 годы переходящие знамена сетевых победителей социалистического соревнования МПС и ЦК профсоюзов вручались предприятиям Петрозаводского отделения 5 раз.

Главным богатством железной дороги являются люди. На 1 января 2012 года на предприятиях Октябрьской железной дороги трудилось 84352 чел., с учетом дочерних предприятий численность сотрудников более 120 тыс. Коллектив Волховстроевского, Мурманского и Петрозаводского регионов достойно продолжает традиции железнодорожников Мурманской (Кировской) железной дороги. На мемориальных досках и в музеях железнодорожных предприятий увековечены имена тех, кто обеспечивал бесперебойную работу главного северного хода от Ленинграда (Санкт-Петербурга) до Мурманска. Среди них Герои Социалистического Труда главный инженер Петрозаводского отделения дороги В.И. Киосев, инженер технологии местной работы Е.И. Меккелев, орденоносцы М.З. Кильметов, Е.Д. Ганин, И.Ф. Колченков, А.П. Фомин, В.Н. Родионов, Ф.А. Орлов, К.Н. Буркан, С.И. Серов, И.Д. Яблоков, В.И. Гришин, Я.П. Рогозин, П.И. Шапошников, А.М. Марков, Д.Я. Коробов, Г.И. Плотников, Ю.М. Черниговский и многие другие. Только в Петрозаводской дистанции сигнализации и связи (ШЧ-17) за заслуги в развитии отечественного железнодорожного транспорта в период с 1950 по 1985 годы были награждены правительственными наградами (орденами и медалями) 44 работника, ведомственными наградами МПС – 11 человек.

В 1990–2000-е годы пришло понимание о неразрывной связи всех видов транспорта, участвующих в развитии экономики Северо-западного региона. Это развитие ориентировано не только на российских потребителей производимой в регионе продукции (для чего и строилась железная дорога), но и на международное сотрудничество. 24 апреля 2008 года в Мурманске состоялась конференция Совета Баренцева Евроарктического региона, посвященная развитию транспортной инфраструктуры в регионе. Участники конференции констатировали образование транспортной системы Северо-западного региона, в которую вошли железная дорога, автомобильные трассы, авиационные магистрали, трубопроводные сети, внутренние водные пути, морские сообщения Балтийского, Баренцева, Белого морей и Северный морской путь.

дистанции электрификации и электроснабжения: Петрозаводская (ЭЧ-8), Кемская (ЭЧ-9); вагонные и вагоноремонтные депо: Вагонное ремонтное депо Петрозаводск (ВЧД-19), Вагонное депо Кемь (ВЧД-20), Вагонное эксплуатационное депо Петрозаводск (ВЧДЭ-27); дистанции гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения: Петрозаводская (НГЧ-12), Кемская (НГЧ-13).

В структуре транспорта региона современный потенциал Октябрьской магистрали включает эксплуатационную длину пути 10372,7 км. По итогам 2011 года железной дорогой перевезено грузов – 247,4 млн т, пассажиров в дальнем и пригородном сообщении – 135,8 млн чел. Приоритетные инвестиционные проекты Октябрьской железной дороги, в структуру которой входит Мурманская (Кировская) магистраль (1916–1959 годы), в соответствии со «Стратегией развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 года», направлены на строительство и реконструкцию железнодорожного пути, искусственных сооружений, на развитие железнодорожной инфраструктуры пассажирских и грузовых направлений.

Литература

1. *Босторина Л.Н.* От Москвы до Заполярья / Л.Н. Босторина. – Ярославль: Верхне-Волжское кн. изд., 1968. 373 с.
2. *Гришин В.Ф.* Станция у Медвежьей горы / В.Ф. Гришин. – СПб.-Медвежьегорск: Изд. Сергея Ходова, 2011. 192 с.
3. Железнодорожный транспорт. XX век. – М.: Железнодорожное дело, 2002. 188 с.
4. История железнодорожного транспорта России. Т. 3. 1945–1991. – СПб.-М.: АО «Иван Федоров», 2004. 631 с.
5. *Харитонов С.Ф., Звягин Ю.К.* Мурманская – Кировская – Октябрьская / С.Ф. Харитонов, Ю.К. Звягин. – Петрозаводск: Карелия, 1996. 158 с.

М.Ф. Кужим
Ассистент кафедры «Авиатехники»
Санкт-Петербургского государственного университета
гражданской авиации

П.В. Игнатьев
Ассистент кафедры «Безопасности жизнедеятельности»
Санкт-Петербургского государственного университета
гражданской авиации

Узкоколейки Шпицбергена

Хотим поделиться с читателями Трудов некоторыми впечатлениями от увиденного на архипелаге Шпицберген. Находясь в служебной командировке, не отказали себе в удовольствии побывать на участках, где некогда пролегали шахтные узкоколейки. Кроме того, весьма интересна маленькая экспозиция музея под открытым небом в п. Лонгийер – там оборудовали небольшой участок 900-мм дороги с некоторыми образцами подвижного состава и угледобывающей техники. Посёлок носит имя Джона Лонгийера (John Munro Longyear, 1850–1922), основавшего его в 1906 году. Что интересно, основным способом доставки угля от рудников в порт явились канатные дороги, некоторые участки которых до сих пор в работоспособном состоянии, а некоторые – закрыты, и их фрагменты являются интересными памятниками техники. Опоры канаток настолько органично вписались в ландшафт Лонгийера, что даже перекочевали на многочисленные сувенирные изображения на значках, кружках, футболках …

Рис. 1. Участок шахтной УЖД колеи 900 мм на территории музея в Лонгийере. На заднем плане – склон горы с фрагментами канатной дороги между рудником и портом (ориентировочно – середина 20-х годов)

Самой северной в мире узкоколейкой можно считать ветку в Нью-Олессуне (это за 78-й параллелью), там тоже сохранили небольшой участок с подвижным составом, в частности с паровозом (к сожалению, год выпуска, завод-изготовитель и заводской номер неизвестен).

Лонгийер и Нью-Олессун – территории норвежские, Баренцбург и Грумант (с посёлком Колсбей («колс» – уголь, «бей» – бухта, дословно: угольная бухта) – территория России в соответствии с Договором на землепользование и работы по добыче угля. Русская экспедиция во главе с В.А. Русановым открыла в этих местах залежи каменного угля, запасы которых вполне соответствовали возможности его промышленной добычи и доставки на материк, в порты Мурманска и Архангельска, для использования его в качестве готового твёрдого топлива и сырья для получения топлива жидкого. Экономически это было выгодней, чем доставлять на русский Север уголь из европейской части.

Активное строительство шахт пришлось на начало 30-х годов, тогда же и началось строительство подъездных путей для доставки угля к местам перегрузки на суда. Ширина колеи на наших участках – 750 мм (кроме участка Грумант – Колсбей, где ширина колеи – 900 мм), вид тяги – электрическая (величина рабочего напряжения не установлена), 2-осными электровозами, основным видом подвижного состава стали 2-осные вагонетки.

Электроэнергию вырабатывали две электростанции: одна в Колсбее, другая – в Баренцбурге (первая построенная в Баренцбурге электростанция, судя по кадрам старой кинохроники, была с паровым приводом: двухцилиндровая компаунд-машина, разрушенная немцами в ходе обстрела с кораблей в 1941 (по некоторым источникам – в 1943) году).

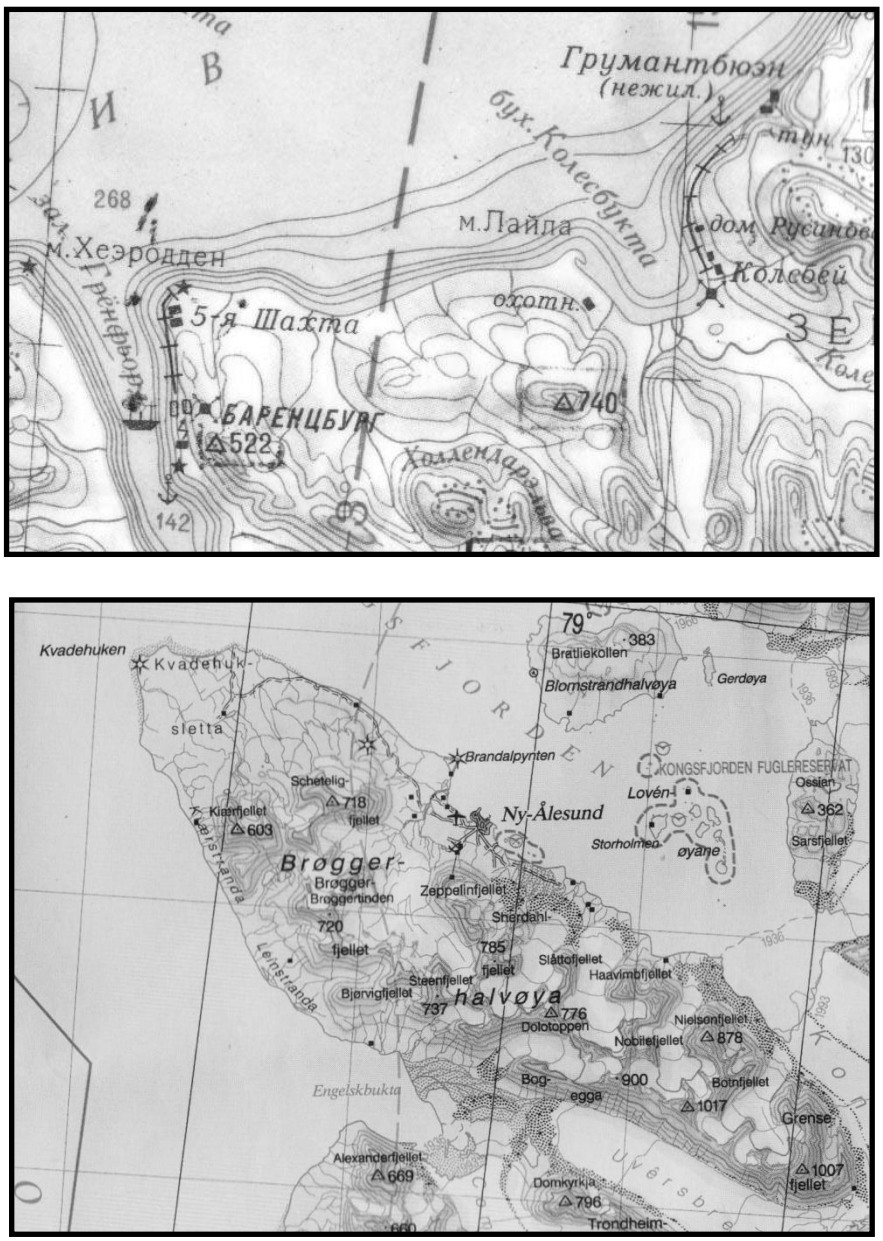


Рис. 2. Фрагменты нашей «генштабовской» 5-километровки (издание 1979 г.), на которой ещё были нанесены трассы УЖД и норвежской туристической 2,5-километровки (издание Осло, 1998 г.), где УЖД уже не показана

По данным официальных документов, уже в 1965 г. посёлки Грумант и Колсбей были оставлены жителями. На сегодняшний день неплохо сохранились строения на Колсбее, чуть похуже – в Груманте. Эти два посёлка соединя-

ла УЖД с шириной колеи 900 мм. Ещё в конце 80-х участки дороги на Груманте и Баренцбурге сохранялись, теперь же их трассы угадываются по насыпям с полусгнившими шпалами, фрагментами стрелочных переводов и основаниям перекрытий. На некоторых фрагментах рельс отчётливо читается «КМЗ им. Сталина, Т18 кг, IX-1950 г.». По указанию норвежской администрации на Колсбее где-то в конце 80-х годов была взорвана электростанция и устройство перегруза угля на конвейерную ленту для последующей доставки в трюмы судов – на территории вокруг Колсбея до сих пор попадаются исковерканные куски механизмов и рельс…

В Баренцбурге участок протяжённостью около 2 км не разобрали, а использовали в качестве «фундамента» для сооружения деревянного короба с коммуникациями – водопроводом и электрическими кабелями. Именно на этом участке сохранились два деревянных ж.д. моста.

Общая протяжённость участков примерно такова: в Нью-Олессуне 5 км, на Пирамиде – 6 км, между Грумантом и Колсбеем – около 8 км (по карте – все 10 км), в Баренцбурге – около 3 км. Если судить по карте и останкам полотна – между шахтой № 5 и посёлком длина основных путей составляла около 8 км.

Из искусственных сооружений на Груманте сохранились деревянные водопропускные трубы и мост через ручей Русанова.

В настоящее время действует участок УЖД между рудником Баренцбург и угольным складом протяжённостью примерно 2 км (не считая подъездных путей в электровозное депо и пути отстоя подвижного состава). Этот участок вполне сносно поддерживается в работоспособном состоянии, защитный короб вокруг него исправно ремонтируется. Дорога является собственностью рудника «Баренцбург» ФГУП Государственный Трест «АрктикУголь», обслуживается штатом примерно 10 чел, контингент прибывает сроком на 2 года.

Особенностью всех УЖД являлось то, что на всём их протяжении по открытой местности над ними сооружался деревянный короб – искусственный тоннель, защищающий дорогу от заносов и непогоды.

Ныне Пирамида – законсервированный посёлок, в котором постоянно находятся лишь несколько человек, обслуживающих коммуникации, порт и котельную. Периодически в порту швартуется буксир, доставляющий «полярным робинзонам» продукты и необходимые материалы. Периодически сюда привозят на судах туристов, желающих увидеть «советскую» экзотику. Но, несмотря на оптимистические заявления руководства треста «Арктикуголь», будущее посёлка весьма туманно. По одной из версий планируется перепрофилировать его под туристические цели, а как сложится на самом деле – будущее покажет…

Рис. 4. Деревянный ж.д. мост через Ручей Русанова (примерно 5 км УЖД Груманта)

Рис. 5. Фрагмент 900-мм колеи с останками защитного деревянного туннеля-короба между Грумантом и Колсбеем. На заднем плане – Колесбухта и остатки портового терминала с причалом, по которому на конвейерной ленте в трюмы судов подавался уголь

Рис. 6. Так выглядит ныне с высоты 100 м участок трассы УЖД между посёлками Грумантом и Колсбеем по берегу Колесбухты

Рис. 7. Действующий участок шахтной УЖД Баренцбурга

Рис. 8. Деревянная водопропускная труба и остатки шпал на участке УЖД
от шахты № 5 до посёлка Баренцбург

Рис. 9. Уцелевший участок УЖД, показанный на карте (см. рис. 2) от шахты № 5,
по которому проложили короб с коммуникациями от посёлка к подсобному хозяйству

Рис. 10. Два деревянных ж.д. моста на сохранившемся участке УЖД
между шахтой № 5 и посёлком Баренцбург

Рис. 11. Фрагмент участка УЖД колеи 750 мм от горного рудника к «главному ходу»
от шахты № 5. Доставка сцепов осуществлялась с помощью электролебёдки
и системы тросов

Рис. 12. Памятный знак в шахтёрском посёлке Пирамида с установленной на отрезке УЖД вагонеткой, наполненной углем. На вагонетке надпись «31 марта 1998 года выдана эта последняя тонна угля рудника Пирамида». На заднем плане – гора Пирамида (высота 934 м), которая и дала название посёлку

И напоследок – об одном весьма курьёзном железнодорожном сооружении Баренцбурга, ныне забытом и заброшенном. Недалеко от топливного склада в своё время изготовили слип для подъёма и спуска малотоннажных судов на берег и с берега, скорее всего, для ремонта или хранения. Для этой цели был проложен путь из рельс Р-50 шириной колеи 2400 мм и длиной около 80 м в сторону берега. Перпендикулярно этому пути уложены три 50-метровых отрезка колеи 1520 мм, образующих три глухих пересечения с «главным ходом». На этих отрезках оборудованы кильблоки, основаниями для которых служат две пары грузовых тележек МТ-40, на которых вместо внутренних рессор установлены опоры кильблоков. Любопытно то, что для подъёма судов на берег использовалась лебёдка с редуктором, шестерни которого имели весьма редкое теперь шевронное зацепление. Судя по тому, что рабочие поверхности шестерён практически не изношены, данное техническое сооружение использовалось весьма редко и недолго…

Рис. 13. Остатки сооружения для подъёма на берег малотоннажного флота треста «АрктикУголь»

В.Б. Арчегов
Доцент кафедры
геологии и разведки месторождений полезных ископаемых
Национального минерально-сырьевого университета «Горный»
(Санкт-Петербургского государственного горного университета),
член-корреспондент РАЕН,
кандидат геолого-минералогических наук, СНС

Минерально-энергетический комплекс севера европейской части России и проблемы его освоения

Основами государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу, утвержденными Президентом Российской Федерации 18 сентября 2008 года, были определены главные цели, основные задачи, стратегические приоритеты и механизмы реализации государственной политики в Арктике, а также система мер стратегического планирования социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ) и обеспечения национальной безопасности России. Во исполнение положений Основ в интересах обеспечения преемственности и повышения эффективности решения приоритетных задач государственной арктической политики России разработана Стратегия развития и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года.

Территория севера европейской части России, с которой совпадает Северо-Западный Федеральный округ (СЗФО) России (1,7 млн км^2) составляет около 10% от общей площади Российской Федерации (РФ). Здесь проживает 15 млн человек – 10% населения России.

Экономика округа, при общем высоком уровне ее промышленного развития, имеет и выраженную природно-ресурсную составляющую: это минерально-сырьевые, топливно-энергетические и лесные ресурсы [1] (рис. 1).

В округе состоит на учете более 100 тыс. лицензированных природопользователей (в целом по России их около одного миллиона). На его территории в структурах земной коры представлены несколько минерагенических и нефтегазоносных провинций, десятки крупных металлогенических зон, в которых локализованы различные виды топливно-энергетического и минерального сырья. Наиболее богаты минерально-сырьевыми ресурсами (по разнообразию видов сырья, объемам разведанных запасов и добычи) республики Коми и Карелия, Ненецкий автономный округ (АО), Мурманская, Калининградская и Архангельская области.

Рис. 1. Административное деление СЗФО

Ресурсы недр в Ленинградской, Вологодской, Псковской и Новгородской областях представлены, в основном, общераспространенными полезными ископаемыми (ОПИ) и подземными водами. Нефть и газ добываются в Калининградской области, в республике Коми и в Ненецком АО (рис. 2).

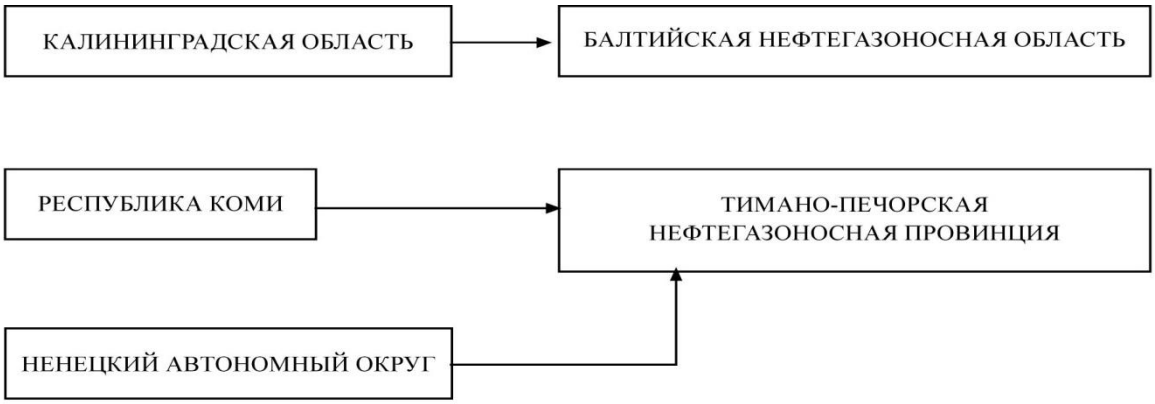


Рис. 2. Связь субъектов РФ с нефтегазогеологическими объектами на территории СЗФО

Фонд ресурсов недр насчитывает в округе несколько тысяч месторождений полезных ископаемых, но около 90% из них приходится на залежи так называемых общераспространенных полезных ископаемых видов сырья (песок, гравий, породы для производства щебня, кирпичные глины и т.п.), торф, сапропель и подземные воды. На их базе действуют более 2000 горнодобывающих

предприятий, и более 300 из них – крупные (по объему добычи). В общероссийском балансе запасов и добычи территория севера европейской части России занимает:

– I-е место по запасам и добыче кварцевого сырья, каолина, апатитов, вермикулита, флогопита, янтаря;

– I-е место по запасам лития;

– II-е место по разведанным запасам угля, алмазов; по запасам и добыче никеля, вместе с которым попутно извлекаются кобальт, медь, платиноиды, селен, теллур, золото и серебро.

Только на территории Северо-Запада России добывается цирконий, здесь же сосредоточены крупные балансовые запасы редких металлов, значительная часть добычи нефелинового и кварц-полевошпатового сырья, добываются руды черных и цветных металлов, бокситы, золото, фосфаты, слюда-мусковит и огнеупорные глины. Есть реальные перспективы открытия в Северо-западном регионе России новых месторождений титана, хромитов, алмазов, полиметаллических руд, марганца, барита, металлов платиновой группы, золота.

Россия приступила к новому этапу освоения Арктики, делая на нем самые первые шаги. Пока освоение заполярных богатств сдерживается рядом причин, в частности, инвестиционными проблемами. Но нет сомнений, что в ближайшей исторической перспективе Арктика станет одним из узловых транспортных и промышленных районов планеты.

На шельфе Арктических морей выявлены значительные запасы углеводородного сырья (УВС), а в акватории Балтики открыты залежи железомарганцевых конкреций.

Текущее состояние фонда недр и сырьевой базы действующих горнодобывающих предприятий на севере европейской части России характеризуется следующими факторами:

– основные виды и объемы активных и высоколиквидных сырьевых ресурсов, в т.ч. стратегических, сосредоточены в распределенном фонде недр (переданы для разработки частным компаниям); общее количество действующих лицензий – более 2300 (без учета ОПИ и водозаборов из одиночных скважин);

– объектами добычи на территории округа в ближайшей перспективе становятся такие стратегические виды сырья, как алмазы, платиноиды, хромиты, титан;

– качественные характеристики добываемого сырья по большинству видов ресурсов поступательно снижаются, горнотехнические условия разработки усложняются;

– значительные ресурсы, в том числе стратегических видов сырья, сосредоточены в комплексных рудах разрабатываемых месторождений, в отходах

горно-обогатительного производства и в силу технологических и экономических причин сегодня не извлекаются;

– обеспеченность основных горнодобывающих предприятий активными запасами (добыча которых рентабельна) весьма неравномерна и составляет от нескольких лет до многих десятилетий; при этом, воспроизводство разведанных запасов УВС, руд черных и цветных металлов, горнохимического и горнотехнического сырья не компенсирует текущую добычу и уже сегодня требует значительных затрат, в том числе и с учетом прогнозируемого увеличения их добычи [1, 2].

Мировая борьба за богатства Арктики, этой роскошной Снежной королевы, началась, и России, занимающей самое выгодное географическое положение из всех приполярных стран, нельзя упустить свой шанс в создании стратегических заделов на будущее. Их обеспечат шельфовые богатства и Арктическая транспортная система. В освоении Арктики все решит установление контроля над коммуникациями. Ведь важно не только, кто добывает, но и кто перевозит!

Разведанные извлекаемые запасы углеводородного сырья в округе, с учетом объектов на шельфе, составляют: по нефти – 17%, по газу – 25% и конденсату – 5% от общих запасов, учтенных в государственном балансе России.

Топливно-энергетический комплекс СЗФО (ТЭК СЗФО) включает добычу, транспортировку, переработку и сбыт энергоносителей (нефть, газ, уголь, горючие сланцы). Особенностями ТЭК СЗФО являются неравномерность распределения технико-экономических ресурсов, населения, в том числе подготовленного к работе на нефтегазодобывающих и перерабатывающих предприятиях, суровые пустынные арктические условия, отсутствие на севере округа инфраструктуры, как технологической, так и социальной; отделенность Калининградской области от остальной территории РФ. Основными потребителями топливно-энергетических ресурсов являются западные районы СЗФО.

После депрессии 1990-х гг., когда в стране добывалось немногим более 300 млн т нефти и конденсата, их добыча в России переживает устойчивый подъем. В 2001 г. она составила 334,2 млн т (194 млн т – 57%, обеспечили залежи Ханты-Мансийского округа), в 2002 г. – 379, в 2003 г. – 421,4, в 2004 – 443 млн т, и в 2005 г. было добыто 456 млн т сырой нефти, и более 15 млн т конденсата.

Реальные показатели быстро превысили нормативы «Энергетической стратегии России на период до 2020 г.», разработанной и утвержденной несколько лет назад. Государственная программа предусматривала выход на добычу **450–520 млн т/год,** с экспортом **300–350 млн т** сырой нефти (67% добычи), не ранее 2015 г. В условиях роста мировых цен на сырую нефть, объемы

экспорта, главного ускорителя ее добычи, были достигнуты на десятилетие раньше планового срока: из 470 млн т, НПЗ России перерабатывают лишь около 180 млн т, и реально на внутреннем рынке потребляется 125 млн т. За рубеж вывозится 290 млн т сырой нефти и более 60 млн т нефтепродуктов-полуфабрикатов. Россия экспортирует нефть, а не продукты ее переработки, цены которых ведут себя гораздо устойчивее.

Полуторакратный рост добычи (за 5 лет!) стремительно обогнал воспроизводство разведанных запасов: в 2001 г. прирост составил 375 млн т, в 2002 г. – 254 млн т, в 2003 г. – около 240 млн т. В 2004 г., при добыче 455,3 млн т, прирост запасов нефти и конденсата составил всего 217,9 млн т. По данным «Роснедра», полученным к январю 2006 г., в 2005 г. прирост запасов нефти и конденсата, впервые за последнее десятилетие, превысил объемы их добычи.

За 2005 г. было добыто 470 млн т нефти и конденсата, а прирост их запасов составил, по предварительным данным, 585 млн т. И рост добычи, и переоценка запасов были обеспечены преимущественно не за счет открытия новых месторождений, а, в основном, путем внедрения новых технологий разработки и увеличения нефтеотдачи; в результате по 136 месторождениям извлекаемые запасы возросли на 300 млн т.

Общемировые разведанные запасы газа составляют около 175 трлн $м^3$. В стране в 2005 г. было добыто 633 млрд $м^3$ природного газа и более 15 млн т конденсата. Россия является безусловным лидером по запасам природного газа – ее доля в мировых запасах составляет 27,5%. Основная часть запасов газа сосредоточена на севере Западной Сибири и на шельфе Баренцева и Карского морей (рис. 3).

Основная добыча нефти и газа ведется в Республике Коми и в Ненецком АО (Тимано-Печорская НГП), нефть и растворенный в нефти газ добываются в Калининградской области (Балтийская НГО).

Нефть, добываемая в Тимано-Печорской провинции, транспортируется по системе нефтепроводов ОАО «Транснефть» в центральную часть России, частично перерабатывается на месте – нефтеперерабатывающим заводом (НПЗ) в г. Ухте.

Основными недропользователями являются структуры, образованные ОАО «НК ЛУКОЙЛ»; мелкие независимые компании разрабатывают месторождения нефти местного значения. В Калининградской области месторождения нефти мелкие, добываемая ОАО «НК ЛУКОЙЛ» нефть в основном идет на экспорт.

Природный газ и конденсат добываются в Тимано-Печорской провинции предприятиями, входящими в структуру РАО «Газпром», и передаются в систему газопроводов «Газпрома».

Коэффициент извлечения нефти составляет: в Республике Коми – 0,32, в Ненецком АО – 0,42, в Калининградской области – 0,4.

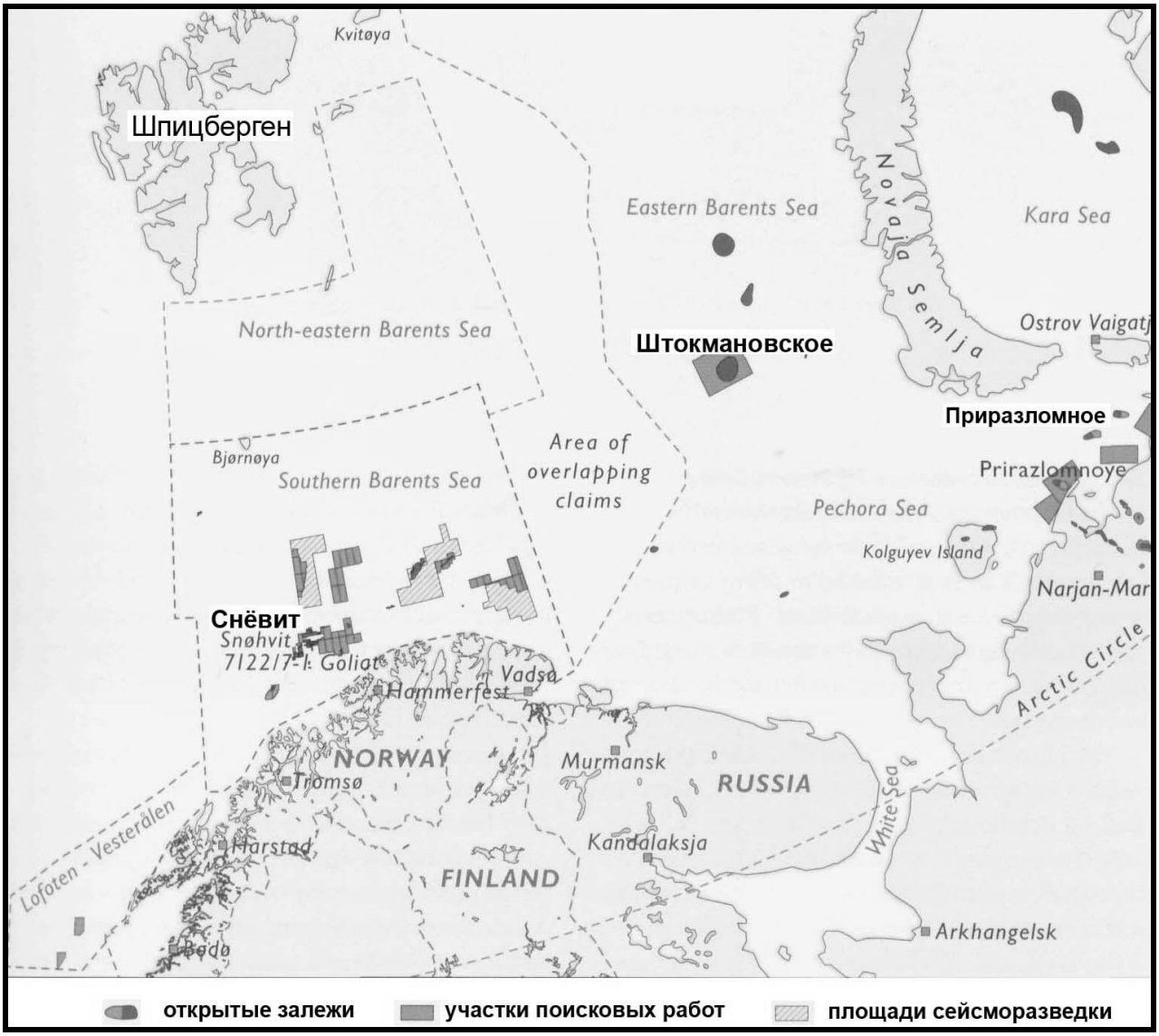


Рис. 3. Месторождения нефти и газа на шельфе Баренцева моря, и его разграничение [2]

Добыча угля ведется в Республике Коми (Печорский угольный бассейн) – в районе городов Воркута и Инта, добывающие предприятия которых являются градообразующими. Угли энергетические длиннопламенные, высокозольные. Потребителями углей являются ТЭЦ и ГРЭС Северо-Западного и соседних федеральных округов; коксующихся, добываемых в Воркутском угленосном районе на Воркутинском и Варгошорском месторождениях – Череповецкий, Новолипецкий, Нижнетагильский металлургический комбинаты, Новомосковский коксогазовый завод и другие предприятия; часть углей идет на экспорт.

Горючие сланцы добываются в Ленинградской области (Прибалтийский сланцевый бассейн, ОАО «Ленинградец»), это сейчас единственный в стране

район, где ведется их добыча. До недавнего времени основными потребителями сланцев были Эстония (Балтийская ЭС, ТЭЦ «Силламяэ»), российские ТЭЦ и химические предприятия.

Торф добывается в ряде субъектов федерации – Вологодская и Ленинградская области, республики Карелия и Коми – в основном для местных нужд, в небольшой части – идет на экспорт.

Транспортные схемы. В связи с быстрым ростом добычи сырой нефти в России резко обострилась проблема «узких мест» в отечественной системе топливно-энергетического экспорта. Уже в 2002 г. дефицит трубопроводных мощностей составил порядка 1,5 млн баррелей в день (нефтяной баррель – 159 л), или около 75 млн т/год. Естественным выходом из сложившейся ситуации стала разработка ряда новых проектов как по развитию уже существующих транспортных мощностей, так и по строительству новых трубопроводов.

Нефтепроводы. Добываемая в Тимано-Печорской НГП нефть транспортируется по нефтепроводам ОАО «Транснефть» по маршруту Уса – Ухта – Ярославль, где попадает в общий поток нефтепроводов. Существующая трубопроводная система создавалась в советское время, характеризуется высокой степенью износа и требует постоянных затрат на капитальные ремонты.

В целях обеспечения транспортировки все увеличивающихся объемов добываемой нефти в Тимано-Печорской провинции созданы проекты – Балтийская Трубопроводная Система (БТС) и Северные Ворота (СВ).

Газопроводы. Система магистральных газопроводов на территории России принадлежит одной компании – ОАО «ГАЗПРОМ» (рис. 4).

Инвестиционная программа «Газпрома» на 2007 г. имела рекордный размер – 531,78 млрд рублей, или около 20 млрд долларов (почти в полтора раза больше, чем в 2006 г.). И в дальнейшем сумма инвестиций только возрастала.

Программа включала крупные объекты и в пределах Северо-Запада России – обустройство Штокмановского газоконденсатного месторождения (17,1 млрд руб.) и подготовка к эксплуатации Приразломного нефтяного месторождения (11,13 млрд руб.) в акваториях Баренцева и Печорского морей. В развитие газотранспортной инфраструктуры планируется строительство магистрального газопровода из Западной Сибири в Торжок (17,43 млрд руб.).

Запасы Штокмановского месторождения составляют 3,2 (3,7) трлн $м^3$ газа и 31 млн т конденсата (это больше, чем запасы всех газовых залежей на шельфе Норвегии), но оно находится в Баренцевом море в 600 км от Мурманска. Первый газ с месторождения планировалось получить в 2012 г.

Действующие нефтеперерабатывающие заводы (НПЗ). В Северо-западном регионе России действуют два нефтеперерабатывающих завода: в г. Кириши и в г. Ухте.

Газопереработка. Единственный в Северо-Западном округе Сосногорский газоперерабатывающий завод (ГПЗ) находится вблизи г. Ухты в Республике Коми. Предприятие выпускает сжиженный и отбензиненный газ, стабильный конденсат, резинотехнические изделия.

Энергообеспечение. На обширной территории Северо-Запада России выделяются три региона с избыточным производством электроэнергии – Республика Коми (угольные и газовые ТЭС), Мурманская область (система Колэнерго), Архангельская область и Ленинградская область (Ленэнерго) – на базе АЭС.

Рис. 4. Трасса Северо-Европейского газопровода («North Stream»).
Его назначение – транспорт в Европу газа с гигантского Штокмановского газоконденсатного месторождения в Баренцевом море, минуя страны транзита

Старопромышленные арктические регионы (Стратегия …, 2008)

Мурманская область. Стратегическая цель прогнозного развития области – рост человеческого потенциала и качества жизни населения на основе инновационного развития, обеспечивающего сохранение статуса опорного центра России в Арктике. Для ее реализации Мурманская область имеет по сравнению с другими территориями АЗРФ исключительно благоприятные предпосылки в виде самой диверсифицированной структуры промышленности, выгодного экономико-географического и геополитического положения, возможностей круглогодичной навигации из незамерзающего порта Мурманск. На территории области будет создана самая масштабная в макрорегионе сеть объектов инновационной инфраструктуры. Благоприятным фактором для ее формирования выступает включенность Мурманской области в систему глобальных связей, прежде всего, приграничное и международное сотрудничество в рамках Баренцева/Евро-Арктического региона.

Технико-внедренческая зона в наукограде Апатиты сформируется на базе исследовательских институтов Кольского научного центра и высших образовательных учреждений. Важнейшим элементом региональной инновационной инфраструктуры станет Мурманская городская агломерация, консолидирующая научно-производственный потенциал промышленных, транспортных и сервисных предприятий Мурманска. В поселке Алакуртти будет создан технопромышленный парк. В городах, имеющих крупные горно-обогатительные и металлургические предприятия (Оленегорск, Мончегорск, Кировск, Кандалакша, Ковдор, Заполярный, п. Ревда), в результате стимулирующих мер государства будут образованы технологические и промышленные парки для реализации внедренческих проектов, что обеспечит повышение конкурентоспособности крупных предприятий и будет способствовать диверсификации экономики этих городов.

В Мурманской области оформятся пять экономических кластеров (транспортно-логистический, нефтегазовый, горно-химический и горно-металлургический, рыбопромышленный и туристический), три из которых могут быть отнесены к категории морехозяйственных. Именно в видах экономической деятельности, возникающих на стыке суши и морской акватории, формируются важнейшие конкурентные преимущества мурманской экономики.

Использование потенциала Северного морского пути, который является катализатором устойчивого развития АЗРФ, транзитной транспортной магистралью между западными и восточными странами, фактором контроля Россией над пространством Арктики, увеличивает внешнеполитическое и экономическое значение этого направления. Созданию его будет способствовать наделение Мурманского морского порта статусом портовой особой экономической

зоны, а также образование трансграничной российско-норвежской зоны промышленного и экономического сотрудничества «Поморская зона». Предполагается, что грузооборот Мурманского транспортного узла составит в 2020 году более 50 млн тонн.

Стратегические перспективы развития энергетического комплекса страны тесно связаны с предстоящим масштабным освоением арктического шельфа. Мурманская область будет выступать в качестве опорного региона такого освоения, что открывает перспективу ее превращения в важный центр экономического роста на Севере России.

В регионе действует ФГУП «Арктикморнефтегазразведка» – одна из крупнейших в России геологоразведочных организаций в области углеводородного сырья, а также ряд геофизических организаций, выполняющих прикладные исследования.

Кластер может оказать стимулирующее воздействие на предприятия машиностроения, металлообработки, судостроительный и транспортный комплексы. Серьезных технологических решений потребуют технологии отбора, транспортировки, сжижения и переработки природного газа, которые создадут предпосылки для формирования новых инновационных центров.

Для обеспечения электроэнергией процессов освоения шельфа и компенсации выбывающих мощностей до 2020 года будут введены четыре энергоблока Кольской АЭС-2. Предусмотрено строительство в регионе нефтеперерабатывающего завода модульного типа мощностью 6 млн т.

Характерной особенностью минерального сырья Мурманской области является его комплексный состав. В регионе должна оформиться целостная группа из двух кластеров – горно-химического и горно-металлургического. В области работают две крупные горно-химические компании (ОАО «Апатит» и «Ковдорский горно-обогатительный комбинат»), в стадии становления находится новый горно-химический комплекс под управлением «Северо-Западной фосфорной компании», входящей в холдинг «Акрон». Компании производят апатитовый, нефелиновый концентраты, имеют своих поставщиков и потребителей. Они могут улучшить свои экономические показатели, создав общие сети конкурирующих поставщиков, потребителей, совместно участвовать в строительстве алюминиевого завода в Кандалакше, использовать новые технологии и методы переработки руд с привлечением научного потенциала Кольского научного центра и институтов Мурманска и Санкт-Петербурга.

Горно-металлургический кластер формируется на базе Кольской горно-металлургической компании, входящей в состав ОАО «Норильский Никель».

Горнопромышленные предприятия будут постепенно отказываться от монопродуктовой ориентации производства и переходить к выпуску новых ви-

дов товарной продукции – порошков металлов, медного и алюминиевого проката, теплоизоляционных и радиотехнических изделий и др. За счет применения трудосберегающих технологий численность занятых в двух горных кластерах области сократится.

Архангельская область. Стратегическая цель развития Архангельской области в прогнозный период – обеспечение высокого уровня благосостояния населения и стандартов качества жизни – достигается формированием эффективной, динамично растущей и сбалансированной экономики; созданием в регионе благоприятных условий для жизни, профессиональной и творческой самореализации жителей; обеспечением эффективности региональной исполнительной власти.

Основными драйверами региональной экономики станут транспорт и логистика, судостроение, машиностроение, лесопромышленный комплекс и туризм. На эти отрасли придется наибольший прирост добавленной стоимости. Постепенно будут консолидироваться машиностроительный, лесопромышленный и туристический кластеры областной экономики. С ними будет тесно взаимодействовать формируемая в области инновационная инфраструктура, ядром которой станет Северный (Арктический) федеральный университет. К тому же на территории области находится единственный в России космодром Плесецк. Его реконструкция будет способствовать укреплению обороноспособности всей страны, развитию экономики и науки, позволит обеспечить возможность запуска максимального количества космических аппаратов оборонного назначения с территории Российской Федерации ракетами-носителями российского производства.

Лидирующие позиции по темпам роста и уровню производительности труда в областной экономике будет иметь машиностроительный комплекс (ОАО «Производственное объединение “Северное машиностроительное предприятие”» и ОАО «Центр судоремонта “Звездочка”»). В регионе будет сформирован центр новых компетенций в области машиностроения – основной источник инноваций и конкурентоспособности региональной промышленности.

Ожидается устойчивый спрос на продукцию судостроения вследствие увеличения Государственного оборонного заказа и роста спроса на платформы для добычи нефти и газа на континентальном шельфе. Выполнение региональными судостроительными предприятиями Гособоронзаказа на строительство военно-морской техники будет обеспечиваться планами государства по модернизации ВМФ, а также уникальными компетенциями и производственными мощностями предприятий региона. Наряду с судостроением, машиностроительный кластер будет включать предприятия, производящие технологическое оборудование.

В силу своего географического положения Архангельская область имеет потенциал стать опорной площадкой для освоения АЗРФ в XXI веке, в том числе для эксплуатации запасов углеводородов континентального шельфа, в первую очередь Штокмановского газоконденсатного месторождения. Развитие инфраструктуры архангельского морского порта, наличие свободных производственных площадок, резервы по энергоресурсам, ближайшая перспектива газификации, близость к крупным промышленным центрам страны позволит существенно снизить риски при работе в суровых климатических условиях Арктики.

Архангельский транспортный узел уже сейчас является крупнейшей перевалочной базой для поставок, обеспечивающих крупные нефтегазовые проекты в Арктике и Сибири. Наличие свободных мощностей Северной железной дороги относится к стратегическим резервам, позволяя за короткий промежуток времени значительно увеличить объемы грузоперевозок на северных направлениях. Свободные мощности Северной железной дороги на текущий момент дают возможность пропускать около трех десятков дополнительных поездов в сутки.

К 2020 году планируются построить и ввести в эксплуатацию новый глубоководный район «Северный» Архангельского морского порта в губе Сухое море, который сможет принимать суда грузоподъемностью до 70–80 тысяч тонн. Новый район порта позволит обеспечить независимый выход крупнотоннажных судов в любой иностранный порт мира; активизацию экономической деятельности северо-восточного региона европейской части России; создание в Архангельской области около 9000 новых рабочих мест; дополнительные налоговые поступления в бюджеты всех уровней.

На основе лесных ресурсов Архангельской области формируются крупнейшие лесоперерабатывающие производства. Масштабная модернизация лесопромышленного комплекса позволит качественно изменить структуру выпуска, обеспечивая преимущественно производство продукции с высокой добавленной стоимостью и рациональное использование лесных ресурсов.

Другие перспективы прогнозного развития области связаны с производством топливно-энергетической продукции, разработкой нескольких месторождений алмазов, добычей полезных ископаемых для строительной индустрии.

В настоящий момент в Архангельской области нет предприятий, занимающихся производством топливно-энергетической продукции, однако есть определенные условия для их появления. Так, нефтепровод, проходящий через п. Приводино Котласского района, может стать поставщиком сырья для нефтеперерабатывающего завода на территории области. При существенном росте нефтедобычи в Ненецком автономном округе нефтяные компании могут быть заинтересованы в его создании.

Развитие старых и новых видов экономической деятельности на территории области приведут к формированию шести основных зон, объединяющих районы со сходным профилем развития: многофункциональные промышленные, лесопромышленные, районы развития лесопромышленного комплекса и туризма, лесного и сельского хозяйства, пищевой промышленности, добычи полезных ископаемых.

Баренцрегион (Баренцевоморская нефтегазоносная провинция)

Осадочный чехол в Баренцевоморском регионе залегает на гетерогенном складчатом основании, глубина погружения которого изменяется от 2–5 км в краевых частях до 16–18 км в его центральной части [1]. Он включает два литолого-стратиграфических комплекса: палеозойский и пермско-мезозойский. Первый представлен терригенными, карбонатными, вулканогенными и реже – хемогенными породами толщиной от 400–600 м до 3–5 км; второй, в основном, терригенными отложениями, толщиной до 11–13 км [1].

На шельфе Баренцева (включая Печорское) морей открыто 11 месторождений, в том числе четыре нефтяных (Приразломное-море, Варандей-море, Медынское-море, Долгинское), одно нефтегазоконденсатное (Северо-Гуляевское), три газоконденсатных (Штокмановское, Поморское, Ледовое), три газовых (Северо-Кильдинское, Мурманское, Лудловское) (рис. 5) [2, 3, 6].

Ключевая роль в освоении нефтегазоносности акватории Баренцева моря принадлежит Штокмановскому газоконденсатному месторождению. В зависимости от того как будет отлажена технологическая схема его доразведки и затем освоения могут быть решены вопросы разработки других месторождений Баренцрегиона, включенных в Госбаланс.

Штокмановское газоконденсатное месторождение

Штокмановское газоконденсатное месторождение открыто в 1988 г. По величине запасов газа Штокмановское газоконденсатное месторождение относится к категории уникальных. Расположено оно в центральной глубоководной части Баренцева моря в 650 км к северо-востоку от г. Мурманска. Расстояние до берега (п. Териберка) – 550 км.

Глубина моря в пределах площади месторождения изменяется от 307 до 351 м.

Штокмановское поднятие представляет собой крупную куполовидную брахиантиклинальную складку размером 45х35 км, осложненную несколькими малоамплитудными тектоническими разломами.

На месторождении пробурено 7 разведочных скважин, в пяти из которых получены промышленные притоки газа.

Газоносность месторождения связана с отложениями средней юры, в пределах которых выделены продуктивные пласты $Ю_0$, $Ю_1$, $Ю_2$ и $Ю_3$ (табл. 1).

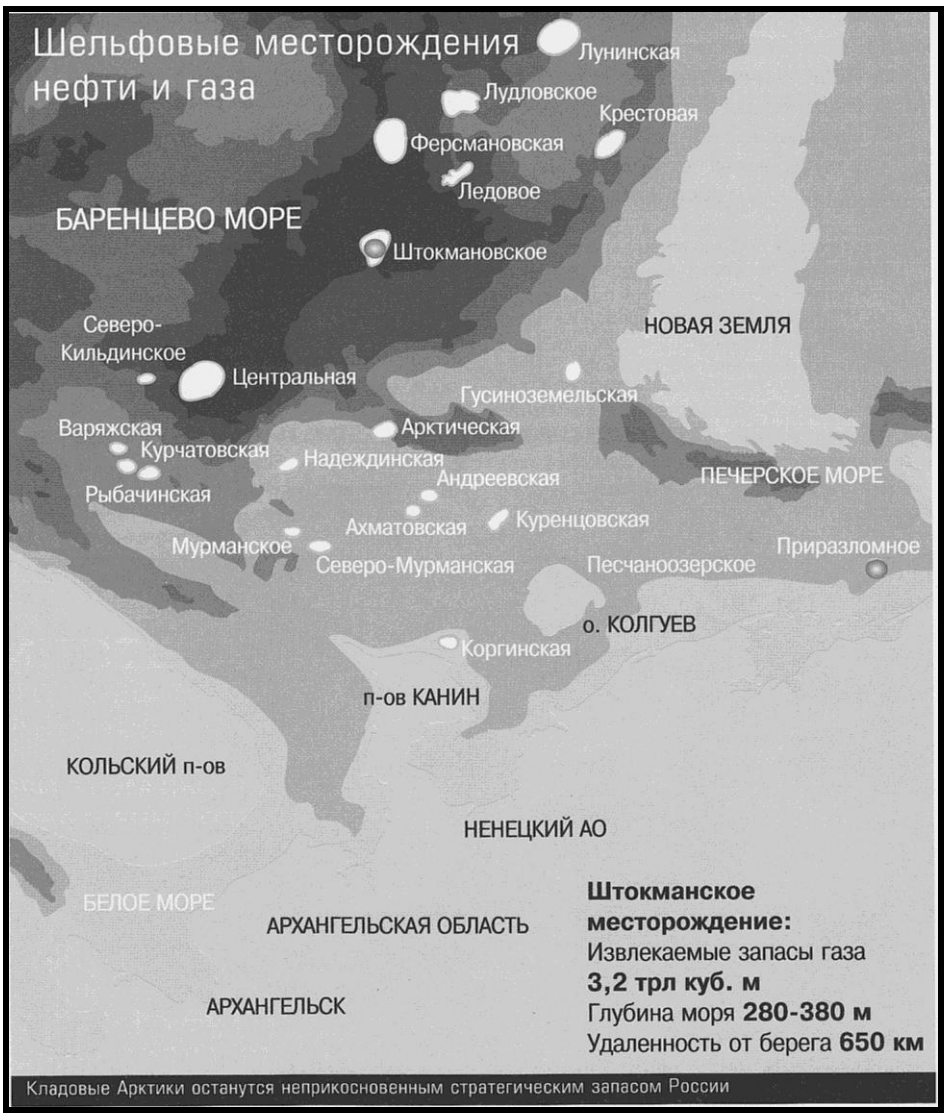


Рис. 5. Месторождения нефти и газа на континентальном шельфе Баренцева моря [5]

Залежи пластов $Ю_0$, $Ю_1$ и $Ю_2$ являются пластовыми сводовыми, залежь $Ю_3$ пласта – водоплавающая. ГВК определен для залежи $Ю_0$ пласта на отметке – 1955,6 м, $Ю_1$ пласта – 2306 м, $Ю_2$ и $Ю_3$ пластов – 2326 м.

Начальное пластовое давление в залежах соответствует гидростатическому и составляет 20,0 МПа (пласт $Ю_0$), 23,7 МПа (пласт $Ю_1$) и 23,9 МПа (пласты $Ю_2$ и $Ю_3$). Начальная пластовая температура изменяется от 48°С (пласт $Ю_0$) до 60°С (пласты $Ю_2$ и $Ю_3$).

Средняя газонасыщенность пластов по данным ГИС изменяется от 83,5% (пласт $Ю_0$) до 77,6% (пласт $Ю_1$). Средние газонасыщенные толщины отдельных пластов составляют 45,6 м ($Ю_0$), 47,5 м ($Ю_1$), 17,2 м ($Ю_2$), 12,4 м ($Ю_3$) при средней общей толщине соответственно 64,5 м, 60,7 м, 20,7 м, 43,4 м.

Средние значения коэффициентов песчанистости пластов $Ю_0$ и $Ю_1$ характеризуются относительно высокими значениями – 0,88 и 0,77. Коэффициент расчлененности в отдельных пластах изменяется от 1 до 3,2.

Таблица 1

Геолого-физическая характеристика залежей месторождения

№№ п.п.	Параметр	Единицы измерения	Величины по залежам горизонтов			
			$Ю_0$	$Ю_1$	$Ю_2$	$Ю_3$
1	Средняя глубина залегания	м	1955	2306	2326	2326
2	Тип залежи		пластовые сводовые водоплавающие			
3	Тип коллектора		поровый			
4	Площадь газоносности	млн $м^2$	782	1124	435	98
5	Средняя общая толщина	м	64,5	60,7	20,7	43,4
6	Средняя газонасыщенная толщина	м	45,6	47,5	17,2	12,4
7	Пористость	%	22,6	16,0	16,8	17,1
8	Средняя газонасыщенность	%	83,5	77,6	65,6	66,9
9	Проницаемость (по керну)	мкм^2	620	56	160	160
10	Коэффициент песчанистости	доли ед.	0,88	0,77	0,48	0,7
11	Коэффициент расчлененности	доли ед.	1,0	1,0	3,2	1,8
12	Начальное пластовое давление	МПа	20,0	23,7	23,9	23,9
13	Начальная пластовая температура	°С	48	57	60	60
14	Плотность газа	кг/$м^3$	0,70	0,70	0,73	0,73
15	Плотность конденсата	т/$м^3$	0,81	0,798	0,785	0,785
16	Плотность пластовой воды	т/$м^3$	1,02	1,02	1,02	1,02
17	Потенциальное содержание конденсата в газе	г/$м^3$	5,3	13,0	14,1	14,1

По результатам исследований керна пласт $Ю_0$ характеризуется высокой проницаемостью – 620 мкм^2. Среднее значение проницаемости пласта $Ю_1$ – 56 мкм^2, $Ю_2$ и $Ю_3$ пластов – 160 мкм^2.

Запасы газа и газового конденсата Штокмановского месторождения утверждены ГКЗ РФ по состоянию изученности от 01.01.95 г. по категориям $С_1$ и $С_2$. На долю двух залежей пластов $Ю_0$ и $Ю_1$ приходится до 91,5% общих запасов газа месторождения. Объем доказанных запасов газа – 3,2 трлн $м^3$ [7].

По оценке в «Энергетической стратегии России на период до 2020 года» в этот срок в регионе предполагался рост потребления энергоресурсов на 40%.

Основные запасы топливно-энергетических ресурсов сосредоточены в восточной части СЗФО – в Тимано-Печорской НГП. О важности освоения ресурсов арктического шельфа свидетельствует тот факт, что запасы природного газа только Штокмановского месторождения превышают запасы газа всей Тимано-Печорской провинции более чем втрое.

По прогнозным оценкам ВНИГРИ в ближайшее десятилетие предполагается открытие не менее 100 небольших по запасам месторождений нефти и газа

в Тимано-Печорской НГП и около 10 мелких и мельчайших месторождений в Калининградской области и на прилегающем шельфе Балтийского моря. При этом темпы открытия новых месторождений напрямую зависят от объема инвестиций в геологоразведку.

В заключение, можно сформулировать основные принципы минерально-сырьевой и топливно-энергетической безопасности страны:

– приоритет внутреннего потребления невосполнимых ресурсов минерального сырья;

– государственное регулирование объема экспортных поставок, с определением их оптимальной структуры;

– приоритет использования техники российского производства и отечественных технологий при освоении месторождений полезных ископаемых;

– государственная поддержка инвестиционных проектов, развивающих инфраструктуру в слабо освоенных районах (в т.ч. на арктическом побережье европейской России).

С этих позиций, развитие минерально-сырьевой базы и топливно-энергетического комплекса в Северо-Западном регионе России – непосредственный фактор обеспечения безопасности страны на одном из важнейших стратегических оборонных направлений.

Литература

1. *Арчегов В.Б.* Методические рекомендации по осуществлению государственного контроля на объектах геологического изучения, поисков, разведки и добычи углеводородного сырья в Северо-Западном Федеральном округе. – СПб.: МПР РФ, ДГК по СЗФО, 2003. 124 с.

2. *Арчегов В.Б., Степанов В.А.* Минерально-сырьевая база Северо-Западного федерального округа России и проблемы ее освоения / Материалы работы круглого стола 17.05.2007 г.: «Обеспечение национальной безопасности России в Северо-Западном регионе в условиях глобализации и формирования новой архитектуры мирового порядка в начале XXI вв.» – СПб.: Альба, 2007. С. 93–107.

3. Геология и полезные ископаемые России. В шести томах. Т. 5. Арктические и дальневосточные моря. Кн. 1. Арктические моря / ред. И.С. Грамберг, В.Л. Иванов, Ю.Е. Погребицкий. – СПб.: Изд-во ВСЕГЕИ, 2004. 468 с.

4. *Григоренко Ю.Н.* Углеводородный потенциал континентального шельфа России: состояние и проблемы освоения / Ю.Н. Григоренко, И.М. Мирчинк, В.И. Савченко, Б.В. Сенин, О.И. Супруненко // Минеральные ресурсы России. Экономика и управление. Минеральные ресурсы Российского шельфа. – Специальный выпуск. – 2006. С. 14–21.

5. *Денисенко Е.* Журавль в море // Эксперт. Северо-Запад, 2005, № 33. С. 34–36.

6. *Мельников Н.Н., Калашник А.И.* Концепция обеспечения геодинамической безопасности освоения шельфовых нефтегазовых месторождений Российского сектора Баренцрегиона / Горный институт КНЦ РАН, г. Апатиты, Россия.

7. Минерально-сырьевые ресурсы Российской Арктики (состояние, перспективы, направления исследований). – СПб.: Наука, 2007. 767 с.

В.Б.Арчегов
Доцент кафедры
геологии и разведки месторождений полезных ископаемых
Национального минерально-сырьевого университета «Горный»
(Санкт-Петербургского государственного горного университета),
член-корреспондент РАЕН,
кандидат геолого-минералогических наук, СНС

Развитие геологоразведочных работ на нефть и газ в условиях континентального шельфа арктических и дальневосточных морей России

Подготовка запасов и освоение нефтегазовых месторождений на шельфе арктических, дальневосточных и южных морей выделяются как одно из наиболее перспективных направлений развития сырьевой базы нефтяной и газовой промышленности России. Предполагается рост подготовки запасов углеводородов (УВ) в Баренцевом, Карском и Охотском морях, также в российском секторе Каспийского моря. Доля морских месторождений в общем приросте запасов нефти и газа в России в ближайшей перспективе может достигнуть 15–17% и будет расти далее.

Основные показатели развития сырьевой базы УВ шельфовых зон определены в «Энергетической стратегии развития России на период до 2020 года». Достижение предусмотренных в ней показателей связано с технико-технологическим обеспечением морских геологоразведочных работ, учетом роста потребления углеводородного сырья и развитием транспортной инфраструктуры, экономическими возможностями, эффективностью лицензионной политики, учетом экологических аспектов изучения и освоения нефтегазовых ресурсов, совершенствованием российского законодательства о континентальном шельфе.

Начальные суммарные ресурсы (НСР) УВ шельфовых зон России по имеющимся на сегодня оценкам составляют около 136 млрд т у.т., извлекаемые – более 100 млрд т у.т. НСР нефти и газа составляют в общем объеме примерно 13 и 87%. Структура НСР УВ континентального шельфа представлена следующим образом (табл. 1).

Анализ структуры распределения НСР по акваториям показывает, что наибольшая доля (около 67%) приходится на моря Западной Арктики – Баренцево, Печорское и Карское. Следующие места в порядке убывания занимают Охотское, Восточно-Сибирское и Каспийское моря.

Несмотря на столь значительные оценки НСР УВ, геолого-геофизическая изученность шельфа остается сравнительно низкой и в высшей степени нерав-

номерной. Наряду с хорошо или относительно хорошо изученными российскими секторами Балтийского моря, сахалинского шельфа, Печорского моря, южной части Баренцева моря, значительные площади арктического шельфа (северные районы Баренцева и Карского морей, моря Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское моря) изучены лишь редкой сетью сейсмических профилей, от Таймыра до границы с США на российском арктическом шельфе не пробурено ни одной скважины (табл. 2).

Таблица 1

Структура НСР УВ континентального шельфа арктических и дальневосточных морей России

Акватории (моря)	Показатели НСР УВ, млн т у.т.				Число месторождений
	НСР	Запасы	Ресурсы	Накопленная добыча	
Баренцево Печорское	30314,20	4519,52	25794,68	-	11
Карское	41210,45	3731,81	37478,64	-	11
Лаптевых	3260,0	-	3260,0	-	-
Восточно-Сибирское	5583,0	-	5583,0	-	-
Чукотское	3335,0	-	3335,0	-	-
Берингово	1075,0	-	1075,0	-	-
Охотское	8735,20	1737,24	6977,96	20	8
Японское	485,60	4,55	481,05	-	1
Каспийское	3453,45	801,92	2651,53	-	7
Азовское	412,37	23,34	389,03	-	3
Черное	634,77	-	634,77	-	-
Балтийское	66,0	9,86	56,14	-	2
Тихий океан	113,0	0,75	112,25	-	-
Итого	98678,05	10828,27	87829,78	20,0	43

Таблица 2

Геолого-геофизическая изученность континентального шельфа арктических и дальневосточных морей России

Число пробуренных скважин	Моря	Плотность сейсмических работ, км/км^2
0	Восточно-арктические	0,04
1	Берингово	0,09
13	Карское	0,09
13	Балтийское	0,11
51	Баренцево	0,31
81	Охотское и Японское	0,61
15	Азовско-Черноморский бассейн	0,62
23	Каспийское	1,0
Общее число пробуренных скважин: 197		Средняя плотность сейсмических работ: 0,24

За последние десятилетия на шельфах морских акваторий России отработано всего около 1 млн км сейсморазведочных профилей 2D и 5700 км^2 сейсморазведки 3D, пробурено 197 скважин общим метражом более 440 тыс. м.

Несмотря на столь слабую изученность, уступающую на 1–2 порядка таким известным морским нефтегазоносным районам, как Северное море, Мексиканский залив, шельф Западной Африки и некоторые другие, на шельфе России сегодня выявлено более 20 крупных нефтегазоносных провинций и, возможно, нефтегазоносных областей, из которых в 10 нефтегазоносность доказана.

Эффективность нефтеразведки на шельфах морей России весьма высока. Месторождения на северо-восточном шельфе Сахалина, акваториях Баренцева и Карского морей открывались первыми скважинами. Коэффициент успешности достигал 0,7–0,8. В связи с этим прирост потенциальных извлекаемых ресурсов на одну пробуренную скважину на шельфе России составляет от 0,6 до 1,5 млрд т у.т., что является наилучшим показателем в мире.

В результате выполненных работ выявлено более 1000 локальных объектов, открыто 43 месторождения, в т.ч. супергиганты – Штокманское, Русановское, Ленинградское и другие. К настоящему времени раскрыта общая геологическая структура изученных шельфовых зон, выявлены основные параметры нефтегазоносности, определены структурные элементы и тенденции изменения мощностей осадочного чехла. Установлено, что средняя плотность извлекаемых НСР УВ составляет 20–25 тыс. т/км^2.

Несмотря на определенную успешность морской нефтеразведки, тем не менее, вице-премьер Правительства РФ Игорь Сечин весной 2009 г. заявил, что освоение шельфа сейчас для России неактуально. Вероятно, неактуально для госкомпаний, имеющих запредельные показатели обеспеченности запасами нефти и газа, среди которых шельфовые – самые трудные. С учетом жесткого законодательного ограничения на участие в шельфовых проектах иностранных инвесторов ожидать активизации нефтегазопоисковых работ в российских морях вряд ли приходится. Кроме того, в России исторически сложилось технологическое отставание в морской добыче углеводородов.

По оценкам МПР, нефтегазовые извлекаемые ресурсы отечественного шельфа составляют более 100 млрд т, что примерно равно всем разведанным ресурсам суши. Успешные проекты освоения «на большом шельфе» (исключая Каспий и Балтику) связаны с иностранными инвестициями. Назрела необходимость разработки, принятия и реализации комплексной программы освоения шельфа, хотя бы по примеру той, что принял в свое время и реализует сейчас «ЛУКОЙЛ» на Каспии. Данная программа должна приниматься на уровне правительства, поскольку реально заработать она может только при государственной поддержке – финансовой (для обеспечения первичной разведки – поисково-

оценочный и разведочный этапы) и законодательной (для расширения круга потенциальных инвесторов).

Шельф арктических и дальневосточных морей России, за исключением проекта «Сахалин-2», который контролируется «Газпромом», в настоящее время практически не осваивается. Другие проекты на Сахалине дадут продукцию не ранее 2014 г. «Газпром» и «Роснефть» ведут разведочное бурение на Киринском и Северо-Венинском газовых месторождениях. Сроки их ввода в полномасштабную разработку будут напрямую зависеть от вывода сахалинского газа на энергетический рынок Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Для этого нужен либо газопровод в Китай или Корею и долгосрочный контракт, либо СПГ-завод на побережье или третья очередь завода Sakhalin Energy (Пригородный).

Приразломное-море нефтяное месторождение (Печорское море) уже пять лет должно давать нефть и сейчас выйти на пиковую добычу – около 7 млн т. В реальности морская буровая ледостойкая платформа «Приразломная» до сих пор не введена в промышленную эксплуатацию. Суммарные затраты на ее строительство и установку составили порядка 80 млрд руб. Недополученная прибыль по данному проекту измеряется миллиардами рублей.

Инвестиционное решение по Штокмановскому проекту «Газпром» обещал принять «на рубеже 2009–2010 гг.». Операционная компания Shtokman Development разместила заказы на строительство буровых установок на Выборгском судостроительном заводе, начала предварительный отбор подрядчиков по ключевым объектам проекта и планирует старт поставок газа на 2013 г. Однако «Газпром» в августе 2009 г. признал, что сроки могут быть сдвинуты. К этому времени уже было известно, что «Газпром» откладывает ввод в освоение Бованенковского газоконденсатного месторождения (Ямал). Запуск месторождений приямальского шельфа, которые «Газпром» получил как стратегические весной 2009 г., потерял актуальность.

Таким образом, есть основания предполагать, что в период до 2015 г. госкомпании введут на шельфе в эксплуатацию только одно месторожение – Приразломное.

На сегодняшний день вся шельфовая добыча углеводородного сырья России идет на месторождениях, открытых еще в советские времена. Эту традицию нарушает «ЛУКОЙЛ», который успел получить лицензии на открытые собственными силами месторождения на Каспии до 2008 г., когда были ужесточены правила недропользования на шельфе. Теперь получить лицензии на добычу углеводородов на шельфе могут только компании, где государственное участие составляет 51%, а иностранное – не превышает 10%.

По этой же причине компания «Приазовнефть», в которой у «Роснефти» и «ЛУКОЙЛа» по 42,5%, не может получить лицензию на разработку Нового месторождения на азовском шельфе. Компания «Петроресурс» пробурила скважину на Лаганском блоке на Каспии и должна бурить вторую. Но в случае открытия месторождения у нее вообще нет шансов получить лицензию, поскольку ее контрольный пакет принадлежит шведской Lundin Petroleum.

Иностранный капитал вкладываться в нефтегазопоисковые работы и разведку на российском шельфе при нынешних законах не будет. Следовательно, необходимо создать условия для вложения российского частного капитала в морские геологоразведочные работы, т.е. гарантировать право на разработку открытого компанией месторождения углеводородного сырья.

Развитие минерально-сырьевого комплекса и, в первую очередь, его топливно-энергетической составляющей – наиболее короткий и реальный путь оживления экономики страны. При этом необходимо ориентироваться на расширенное воспроизводство ТЭБ, предполагая сначала ее восстановление до уровня добычи 1991 г., а затем и дальнейший рост.

В связи с истощением сырьевой базы районов традиционного освоения на первый план выдвигаются работы на нефть и газ на арктических и восточных территориях России и сопредельных шельфах. Согласно прогнозам возможных уровней добычи УВ-сырья по основным регионам страны ее стабилизация даже на уровне 310 млн т в год по нефти и 650–800 млрд $м^3$ по газу потребует осуществления геолого-разведочных работ и интенсивного освоения нефтегазовых ресурсов на севере Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции (НГП) и Западной Сибири, в Восточной Сибири и Дальнем Востоке, на шельфах Баренцева, Карского и Охотского морей.

Перед нефтегазовой отраслью в названных регионах стоят следующие основные задачи:

– скорейшее освоение выявленных и подготовленных к эксплуатации месторождений в северных районах Тимано-Печорской НГП и Западной Сибири, а также в Восточно-Сибирском регионе с созданием необходимой инфраструктуры и формированием центров нефте- и газодобычи федерального и местного уровней. В 2025 г. добыча нефти по этим регионам составит 25%, а добыча газа – около 80% общероссийской;

– стабильный прирост запасов нефти в объемах до 300–400 млн т в год и газа около 800–900 млрд $м^3$, а также подготовка новых инвестиционно привлекательных районов лицензирования. Такие приросты могут быть достигнуты только при существенном увеличении объемов глубокого бурения (при работах на нефть в два и более раза) особенно в районах Восточной Сибири и Дальнего

Востока России. Здесь же особую ценность приобретает и предлицензионная подготовка недр;

– подготовка и обеспечение инвестиционно ёмких экспортных и внутрироссийских проектов добычи и транспортировки жидких и газообразных УВ. В их числе проекты Сахалин 3-6, освоение газовых месторождений Ямала и Русского газонефтяного месторождения, проект «Северные территории» в Тимано-Печорской НГП, проект Трансазиатского газопровода в страны АТР и др. Предполагается, что экспорт газа при этом возрастает на 80–100 млрд $м^3$; возможно увеличение и экспорта нефти;

– изучение нефтегазоносности морских недр и освоение запасов месторождений северо-западных и дальневосточных акваторий России. В 2025 г. добыча морской нефти почти целиком на шельфе Сахалина и в Печорском море составит более 30 млн т, а газа в Баренцевом море, на Приямальском шельфе и Обской и Тазовской губах Карского моря – 50 млрд $м^3$.

Выполнение этих главных задач неразрывно связано с решением ряда крупных проблем экономического, стратегического и геополитического значения. Это развитие инфраструктуры и наращивание хозяйственного присутствия в северных и восточных регионах страны, создание морской подотрасли нефте- и газодобычи, восстановление Севморпути, достройка и загрузка БАМа, освоение сырьевого рынка в АТР и т.п.

В этой связи отметим, что развитие нефтегазового комплекса как энергетического рычага возрождения экономики России не имеет реальной альтернативы.

М.Ю. Шкатов
Генеральный директор ОАО «Севморгео»,
кандидат технических наук

Г.И. Иванов
Научный сотрудник ОАО «Севморгео»,
доктор геолого-минералогических наук

Экспедиция «Арктика-2012»

Арктический шельф – это огромная акватория площадью около 26 миллионов квадратных километров, на которой выделяются не только бассейны и провинции для поисков нефти и газа, но и обширные участки с другими полезными ископаемыми.

Рис. 1. Михаил Шкатов

Рассказывает один из организаторов экспедиции «Арктика-2012» генеральный директор ОАО «Севморгео» М. Шкатов.

Экспедиции 2012 года предстояло завершить исследования, начатые в предыдущие годы.

Для выполнения столь уникальной задачи потребовалось сформировать новый для нас геолого-геофизический комплекс на базе двух ледоколов, научно-исследовательской подводной лодки и глубоководного обитаемого аппарата.

Большой ледокол «Капитан Драницын» обеспечивал ледовую проводку и сбор донно-каменного материала. На его борту установили краны-манипуляторы, дополнительные лебёдки, системы звукоподводной связи и навигации. Малый ледокол «Диксон» был превращён, по существу, в судно сейсмической разведки с сейсмическими «косами» длиной 4500 и 600 метров.

Подводные силы выполняли обследование подводных гор и целеполагание – чтобы опускать подводную буровую установку не вслепую, а уже на конкретные участки, где мы ожидали получить материал, интересующий геологов.

Что касается геологических результатов, впервые в мире осуществлено подводное бурение станком донного базирования. Мы доказали, что всё это можно сделать менее затратно, с помощью специального станка, помещённого на морское дно, на 2–3-х километровую глубину, где давление превышает 2 ты-

сячи атмосфер. Кстати, нам удалось опять-таки впервые на такие глубины подать электрическое питание большой мощности – до 15 киловатт.

Сложность и уникальность проведённых работ станут более понятными, если представить себе поднятие Менделеева. По сути, это огромный подводный горный массив, такой, как Гималаи, но «засыпанный» по самые вершины осадочными породами. И всё это на 2–3-х километровой глубине. То есть, о структуре пород, стало быть, и о его происхождении можно судить, пробурив скважины и взяв пробы-керны с вершин или эскарпов коренных пород. Такие точки условно были намечены ещё до начала экспедиции. А найти их в ходе морских исследований помогали наши субмарины.

Большая подводная лодка вела первичный поиск эскарпов, выдавала целеуказание на глубоководный аппарат, который уже непосредственно на меньшем полигоне, примерно 2 на 2 километра, находил именно то место, куда можно было поставить буровую установку. Таким образом, с помощью подводников мы смогли пробурить три скважины на выходах коренных пород, что вполне достаточно для доказательства происхождения подводного поднятия.

Когда глубоководный аппарат находил подходящую площадку, он «зависал» над ней, и докладывал на ледокол «Капитан Драницын» – был использован гидроакустический комплекс связи. Подводную навигацию осуществляли с помощью прибора GAPS. На субмаринах и на станках выставлялись маяки-ответчики, которые подавали сигналы, и мы методами математической обработки определяли точное местоположение с очень высокой точностью: на дистанции 3 километра отклонение плюс-минус 8 метров. После чего начинали выводить наш буровой комплекс на место бурения.

Станок высотой 3 метра и массой 3 тонны опускался на кабель-тросе на два километра с кормы ледокола. Специальные лапы позволяли ему закрепиться на наклонной поверхности, проводить бурение на глубину до 2 метров и поднимать на поверхность полученные керны. Но никому до нас не удавалось бурить на больших глубинах в арктических условиях. Думаем, что после нынешнего опыта и соответствующей доработки, уже через пару лет мы сможем презентовать станки подводного и донного бурения, но уже автономного.

Безусловно, окончательному рассмотрению наших притязаний будет предшествовать большая международная дискуссия экспертов, где рассмотрят и взвесят каждое наше доказательство и сформируют обновлённую модель всего Арктического региона.

Само же по себе принятие решения в комиссии ООН носит, в значительной мере, политический характер.

В.Д. Крюков
Директор ФГУНПП «ПМГРЭ»,
кандидат геолого-минералогических наук

А.А. Лайба
Начальник геологического отдела ФГУНПП «ПМГРЭ»,
кандидат геолого-минералогических наук

От полярных широт до океанских глубин (к 50-летию ФГУНПП «ПМГРЭ»)

(Федеральное государственное унитарное научно-производственное предприятие «Полярная морская геологоразведочная экспедиция», г. Ломоносов)

В 2012 году исполнилось 50 лет Федеральному государственному унитарному научно-производственному предприятию «Полярная морская геологоразведочная экспедиция» (ФГУНПП «ПМГРЭ»). Предприятие создано приказом Министерства геологии СССР № 407 от 29.08.1962 г. под именем Полярной геофизической экспедиции (ПГЭ). Учредитель – Научно-исследовательский институт геологии Арктики (НИИГА, сейчас – ВНИИОкеангеология им. И.С. Грамберга). ПГЭ создавалась с целью реализации специального Постановления Совета Министров СССР – «Провести общую гравиметрическую съемку морей Советской Арктики».

В 1972 г. ПГЭ была включена в состав НПО «Севморгео» (при головной организации НИИГА), ориентированного на изучение геологии и минеральных ресурсов континентального шельфа. В 1981 г. НПО «Севморгео» было преобразовано в «Северное производственное геолого-геофизическое объединение» (ПГО «Севморгеология»), куда ПГЭ вошла на правах самостоятельного госпредприятия, сменив свое название на «Полярная морская геологоразведочная экспедиция» (ГП ПМГРЭ). В 1987 г. в состав ПМГРЭ вошла Арктическая комплексная геолого-геофизическая экспедиция (АКГГЭ), и численность объединенной экспедиции достигла 1000 человек. В 1991 г. все подразделения ПМГРЭ разместились в новом, только что отстроенном производственно-лабораторном корпусе в пригороде Ленинграда городе Ломоносове.

Региональные геофизические исследования, выполненные экспедицией в 1962–1970 гг. на арктических акваториях, помимо решения специальных задач, привлекли большое внимание геологов. Важнейшим геологическим и практическим результатом работ этого периода, безусловно, следует считать первую прогнозную оценку ресурсов углеводородного сырья на арктическом шельфе СССР, выполненную коллективом специалистов ПМГРЭ и НИИГА уже в 1972 г. Сегодня, когда первоначальный прогноз успешно подтвердился открытием крупнейших по запасам месторождений нефти и газа в Баренцевом и Кар-

ском морях, ПМГРЭ вправе гордиться своим большим вкладом в решение проблемы обеспечения страны углеводородными ресурсами.

С 1970 г. начинается новый этап в работах ПМГРЭ. Перед экспедицией ставятся две новых задачи:

– проведение комплексных геофизических исследований с морских судов;

– проведение региональных геофизических исследований в Антарктиде в составе советских антарктических экспедиций (САЭ, впоследствии РАЭ).

В 1970–1980 гг. морские сейсмические и набортные гравиметрические работы проводились на арендованных судах, главным образом, в Беринговом море. При этом продолжались геофизические исследования на арктическом шельфе, в первую очередь аэромагнитные съемки (АМС). Потребность в их проведении была очень велика. Так, «белое пятно» в аномальном магнитном поле представляла огромная акватория Баренцева моря; аналогичная ситуация наблюдалась и в Карском море. Все АМС планировались для изучения геологического строения дна акваторий, тектонического районирования фундамента и оценки мощности осадочного чехла. Одновременно для оценки общей мощности осадочного чехла на акватории Баренцева моря проводились первые морские сейсмические работы МПВ с радиобуями с морских судов.

В Арктике в период 1970–1980 гг. выполнен также большой объем сухопутных исследований по изучению геологического строения и перспективности береговой зоны от Анадырского залива на востоке до устья Енисея на западе. На острове Большевик (Северная Земля) проведены поисковые и поисково-оценочные работы на россыпи золота, прогнозные ресурсы которых оценены в 100 т. Одновременно с работами ПМГРЭ, силами ПО «Енисей-золото» проводилась опытная эксплуатация россыпей, при которой было добыто на реке Студеной 541 кг золота. В тот же период на острове Большой Ляховский (Новосибирские острова) изучены и оценены россыпи олова, составившие 90 тыс. т по категории С2, принятые на баланс ЦКЗ.

Продолжены геолого-съемочные и поисковые работы на архипелаге Новая Земля, где в 1977–1980 гг. выявлен ряд проявлений полезных ископаемых, в первую очередь марганца, с прогнозными ресурсами в несколько миллиардов тонн. В дальнейшем, в 1990-х, начале 2000-х гг., на архипелаге был выявлен крупный Безымянинский рудный узел, включающий ряд проявлений серебросодержащих свинцово-цинковых руд. Один из крупных объектов узла – Павловское свинцово-цинковое месторождение, разведанное ПМГРЭ по договору с ОАО «Первая горнорудная компания», содержит запасы по сумме металлов в количестве 21,4 млн т, что позволило ему войти в пятерку крупнейших свинцово-цинковых месторождений мира.

Архипелаг Шпицберген – район многолетних, начиная с 1962 г., исследований, проводимых геологами НИИГА и продолженных ПМГРЭ. Собран и обобщен большой геологический материал, даны прогнозные оценки целого ряда полезных ископаемых (каменный уголь, фосфориты, гипс, цинк, барит, флюорит, горный хрусталь), а также углеводородного сырья. Результаты исследований изложены в многочисленных отчетах и научных статьях, опубликованных в научных журналах СССР, Великобритании, Норвегии, Швеции и Германии.

На Земле Франца-Иосифа в 1990–2000 гг. ПМГРЭ выполнила аэромагнитные, морские геолого-геофизические и геолого-съемочные работы как на островах, так и на прилегающем шельфе. Получена целостная картина геологического строения района, составлен комплект карт геологического содержания масштаба 1:1000000, даны оценки прогнозных ресурсов бурых углей, фосфоритов и связанных с ними попутных компонентов (титан, ванадий, иттрий, торий, скандий и редкие земли).

Геолого-геофизические исследования в Антарктиде, проводимые в период 1970–2010 гг., охватили несколько крупных регионов материка: Земли Королевы Мод, Эндерби, Мак-Робертсона и Принцессы Елизаветы в Восточной Антарктиде; шельфовый ледник моря Уэдделла и его горное обрамление в Западной Антарктиде. Результаты работ представлены в виде серии геологических карт с оценкой минерагенического потенциала региона, а также серий сводных геофизических карт и интерпретационных карт геологического содержания.

Важнейшим направлением исследований, проводимых ПМГРЭ в Антарктике, является комплексное геолого-геофизическое изучение её окраинных морей. Получен большой и разноплановый материал: научный – в вопросе изучения последовательности перехода континентальной коры Антарктиды в кору океанического типа; и практический – направленный на оценку прогнозного углеводородного потенциала осадочных бассейнов окраинных морей, который в целом по Антарктике составляет около 70 млрд т условного топлива.

Начиная с 1995 г., ПМГРЭ проводит специализированные сейсмические и радиолокационные исследования в центральном районе Антарктиды по изучению уникального подледникового озера Восток. За прошедший период площадь озера покрыта сетью радиолокационных маршрутов, позволивших определить границы озера и мощность перекрывающего его ледника. Сейсмическими методами определена глубина озера и на основании интерпретации полученных данных высказаны предположения о наличии осадков на дне озера.

В целом геологами и геофизиками ПМГРЭ удалось сделать в Антарктике немало. Дана взвешенная оценка прогнозных ресурсов окраинных морских бас-

сейнов, в горных районах Антарктиды установлены проявления потенциально алмазоносного кимберлитового магматизма, обнаружены значимые проявления золота, платины, меди, никеля, урана, каменного угля и железных руд. Составлены геофизические карты аномального магнитного и гравитационного полей на площади около 4 млн кв. км, в том числе 2,5 млн кв. км для обнаженных горных районов прибрежной Антарктиды. Получены важные сведения о подледном рельефе и глубинном строении земной коры. Для крупных горных районов составлены крупномасштабные геологические карты с большим количеством детальных разрезов.

Со второй половины 1970-х гг. ПМГРЭ приступила к исследованиям в Мировом океане сразу по трем новым важным направлениям:

– работы по проблеме железомарганцевых конкреций (ЖМК);

– работы по проблеме глубоководных полиметаллических сульфидов (ГПС);

– геофизические работы в рамках Мировой гравиметрической съемки.

По всем указанным направлениям экспедиции удалось добиться значимых результатов. По проблеме ЖМК были установлены закономерности размещения конкреций на океаническом дне и проведено их крупнообъемное опробование. Полученные материалы использовались при подготовке заявки в ООН на два участка для разведки ЖМК: один для России и другой для СО «Интерокеанметалл».

По проблеме ГПС в Атлантике, в начале 1990-х гг., было выявлено несколько рудных объектов, объединенных в рудное поле «Логачев». Но особенно удачными для геологов ПМГРЭ выдались 2000-е годы: открыты 5 крупных проявлений руд ГПС: «Ашадзе», «Краснов», Семенов», «Зенит-Виктория» и «Петербургское», входящих в десятку крупнейших рудных объектов Атлантического океана. Суммарные прогнозные ресурсы этих объектов (включая поле «Логачев»), имеющих бесспорный российский приоритет, составляют не меньше 75 млн т рудной массы. Такие результаты дали возможность в 2010 г. подготовить официальную заявку Российской Федерации в МОМД ООН на участок океанического дна для разведки полиметаллических сульфидов в Центральной Атлантике. В июле 2011 г. российская заявка была рассмотрена и одобрена. В пределы заявочного участка, общая площадь которого составляет 10 тыс. кв. км, вошли все названные выше рудные объекты, а также открытые в 2011–2012 гг. ещё малоизученные рудные поля «Ириновское», «Юбилейное» и «Сюрприз».

Полярная экспедиция стояла у истоков решения проблемы внешних границ континентального шельфа (ВГКШ) в Российской Арктике. Начиная с 1984 г., ПМГРЭ проводила в Северном Ледовитом океане площадные сейсми-

ческие зондирования методом отраженных волн (МОВ), выполнявшиеся в составе экспедиций «Север» с дрейфующих ледовых баз и дрейфующих станций «Северный Полюс». А начиная с 1989 г., ПМГРЭ непосредственно участвовала в реализации Федеральной программы по ВГКШ в Северном Ледовитом океане. В средине 1990-х гг. была уже составлена предварительная карта раздела Северного Ледовитого океана на сектора приарктических государств, согласно которой Россия может претендовать дополнительно на 1,2 млн кв. км. В октябре 1996 г. в штаб-квартире ПМГРЭ состоялась первая научно-техническая конференция с участием ученых и специалистов приарктических государств: России, США, Канады, Норвегии и Дании. Учитывая международные политические обстоятельства и принимая во внимание итоги проведенной конференции, Россия в 1997 г. подписала Конвенцию ООН по морскому праву. По условиям этой Конвенции, России в течение 10 лет предоставлялось право по упорядочению своих морских границ.

По решению Правительства РФ Министерству природных ресурсов было поручено изыскать дополнительные материалы по обоснованию внешней границы континентального шельфа. Эту ответственную работу доверили ПМГРЭ. Так возникла экспедиция под названием «Арктика-2000», которая увенчалась полным успехом. По совокупности всех данных было установлено, что хребет Менделеева имеет континентальную кору, продолжающуюся от Новосибирских островов.

В мае 2002 г. официальная делегация России, включая специалистов ПМГРЭ и ВНИИОкеангеология, выехала в США на представление заявки. Рассмотрев заявку, комиссия МОМД рекомендовала представить дополнительные материалы к обоснованию заявленных акваторий. Для сбора дополнительных данных уже проведено несколько экспедиций «Арктика», выполненных «ВНИИОкеангеология», ГУНиО и «Севморгео». Появляются все более достоверные геофизические и батиметрические материалы, свидетельствующие о том, что и хребет Менделеева и хребет Ломоносова являются естественным продолжением структур Сибирской платформы в Северном Ледовитом океане, а, следовательно, подтверждается обоснованность претензий России на эту зону Арктического бассейна.

За полвека своей истории Полярная морская геологоразведочная экспедиция выросла из узко специализированной геофизической организации в уникальное многопрофильное предприятие, выполняющее обширный комплекс геолого-геофизических работ по государственным и зарубежным контрактам практически во всех регионах нашей планеты: от Северного до Южного полюсов, от внутренних морей до безбрежных вод и глубин всех океанов.

С.Б. Балясников
Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт
И.Н. Сократова
Российская Академия наук
Л.Н. Карлин, И.Н. Самусевич
Российский государственный гидрометеорологический университет
Д.А. Субетто, Н.О. Верещагина
Российский государственный педагогический университет им. А.И. Герцена

Деятельность по наращиванию образовательного потенциала, распространению и пропаганде знаний о полярных областях в период МПГ 2007/08

Реализация стратегии развития деятельности Российской Федерации в Арктике и Антарктике на период до 2025 г. и выполнение научных программ по исследованию природной среды и климата полярных регионов требуют привлечения молодых высококвалифицированных кадров. Проведение научных исследований во время Международного полярного года (МПГ 2007/08), необходимость обработки полученных в ходе реализации мероприятий МПГ многочисленных натурных данных, высветили весьма важную проблему – нехватку кадров, обладающих необходимыми навыками для решения названных задач. Большая значимость исследований в Арктике и Антарктике, проводимых Россией, потребовали наращивания информационного потока о МПГ для общественности страны. С целью координации деятельности в данном направлении в Плане реализации мероприятий МПГ было сформулировано направление – «Наращивание образовательного и научного потенциалов в области полярных исследований и распространение знаний среди широкой общественности о проводимых и планируемых полярных исследованиях и международному сотрудничеству России в Арктике и Антарктике».

Реализация плана должна была способствовать:

• повышению эффективности хозяйственной деятельности в Арктическом регионе и научных исследований в Антарктике за счет организации постоянного притока молодых кадров со специальной углубленной подготовкой;

• улучшению кадрового сопровождения решения важных государственных задач в сфере геополитического присутствия России в полярных регионах.

При выполнении программы были решены следующие основные задачи:

• создано методическое обеспечение и образовательные программы с целью подготовки магистров, кандидатов и докторов наук по проблемам полярных областей;

- разработана тематика и объявлены гранты на подготовку дипломных проектов, магистерских и кандидатских диссертаций по арктической тематике;
- выполнены докторские диссертации, затрагивающие вопросы полярной тематики;
- в учебные программы гидрометеорологов и смежных специальностей были включены вопросы изучения арктических и антарктических областей, истории международных программ и проблем, решаемых в рамках МПГ.

Выполнение многих перечисленных программ осуществлялось в учебно-научном центре по проблемам изучения и освоения полярных регионов «Полярный университет», организованном совместно РГГМУ и ААНИИ. К чтению теоретических курсов и проведению практических занятий привлекались ведущие ученые и специалисты в области изучения природной среды и процессов, происходящих в Арктике и Антарктике. В ГНЦ ААНИИ создан отдел подготовки кадров, который курирует четыре программы по подготовке молодых специалистов в области полярных исследований, из них две – международные (совместно с Лабораторией полярных и морских исследований имени О.Ю. Шмидта и Арктической лабораторией по изучению климата им. Фрама).

С 2008 г. осуществляется программа по целевой подготовке молодых кадров для последующей работы в научных подразделениях института. Программа предусматривает набор в отдел на конкурсной основе талантливых студентов старших курсов и магистрантов. За каждым молодым специалистом закрепляется научный руководитель из числа сотрудников научных подразделений института. Во время прохождения практики студенты из РГГМУ, СПбГУ, СПбГЭУ (ЛЭТИ), а также курсанты ГМА им. С.О. Макарова участвовали в экспедиционных работах, проводимых ААНИИ на Шпицбергене, в сезонной экспедиции на дрейфующей станции «Северный полюс-36», в экспедиции «Дельта Лена», на озере Эльгыгытгын, а также в Российской антарктической экспедиции. В летний период 2008 г. было организовано проведение практик студентов на Белом и Баренцевом морях. Изданы учебные и научно-справочные пособия, одним из которых стало «Наблюдения за ледовой обстановкой», разработанное сотрудниками ААНИИ.

В 2008 и 2009 гг. в рамках Всероссийской студенческой олимпиады по гидрометеорологии проводились конкурсы студенческих работ и Международная студенческая олимпиада «Международный полярный год – прошлое, настоящее, будущее. Исследование Арктики и Антарктики». Больше 120 участников из России и Украины приняли участие в олимпиадах. В ноябре 2008 г. и ноябре 2009 г. в РГГМУ при поддержке Правительства Санкт-Петербурга в рамках Международного молодежного форума проходили международные конференции по тематике МПГ 2007/08. С целью выявления творческой молодежи и

привлечения представителей молодого поколения к развитию исследований полярных областей Земли проведен конкурс научных работ молодых ученых по полярной тематике. Итоги конкурса были подведены в марте 2010 г. С 21 по 23 апреля 2010 г. в ААНИИ проводилась международная конференция «Морские исследования полярных областей Земли в Международном полярном году 2007/08», в рамках которой состоялся конкурс докладов молодых участников.

В 2009 году стартовал проект «Виртуальный Полярный Университет», основными задачами которого являются:

• предоставление информационно-справочных образовательных услуг в области полярного образования; информирование о достижениях науки, техники и образования по исследованиям полярных областей;

• организация самостоятельной работы студентов по полярной тематике;

• осуществление доступа для зарегистрированных пользователей к учебно-методическим материалам, тестирующим программам, форумам;

• предоставление различного рода познавательной, обучающей, статистической и развлекательной информации по полярной тематике.

С целью привлечения в вузы, осуществляющие подготовку специалистов по полярной тематике, подготовленных абитуриентов, была проведена большая работа со школьниками Российской Федерации. В январе 2007 и 2008 гг. проводились олимпиады, посвященные арктической тематике и проведению МПГ, для школьников Санкт-Петербурга. Данное мероприятие привлекло внимание более 1000 школьников к проблемам в природной среде полярных областей Земли. В 2008 и 2009 гг. были проведены всероссийские олимпиады школьников по географии с номинацией «Полярная география» при помощи дистанционных образовательных технологий. Более 1500 участников прошли тестирование в рамках олимпиад. При поддержке ААНИИ и РГГМУ проведена олимпиада школьников Санкт-Петербурга «Лицом к Северу-2009», подведение итогов которой было организовано в Русском географическом обществе. В период проведения МПГ 2007/08 и подведения его итогов осуществлялась большая работа по подготовке изданий и публикации популярных материалов по истории, современным исследованиям Арктики и Антарктики, развитию арктического региона. На доступность исторических данных и популяризацию знаний о проводимых полярных исследованиях направлена деятельность Музея Арктики и Антарктики. В 2008 г. вышла в свет монография Л.М. Саватюгина и М.А. Преображенской «Полюс холода», которая освещает историю создания и развития уникальной внутриконтинентальной российской станции «Восток». Книга признана одной из лучших научно-популярных работ по полярной тематике, подготовленных в период проведения МПГ 2007/08 и удостоена премии Росгидромета. В 2012 году вышла в свет популярная книга для школьников «Арктика

известная и неизвестная». В доступной форме в ней рассказывается об истории освоения, современных исследованиях и богатствах Арктики.

С целью распространения информации о проводимых мероприятиях, а также популяризации знаний о полярных областях Земли была организована работа со всеми видами российских и иностранных СМИ.

Проведение данных мероприятий позволило существенно повысить степень информационного обмена и вовлеченности молодых ученых, специалистов, студентов и аспирантов в решение многих насущных проблем Арктики и Антарктики, а также привлечь внимание и усилить интерес школьников, широких слоев населения и общественности к полярным научным исследованиям и к Арктике в целом. Полученный опыт наращивания образовательного потенциала, распространения и пропаганды знаний о полярных областях, полученный в период МПГ 2007/08, может быть полезен при планировании и проведении подобных программ в недалеком будущем.

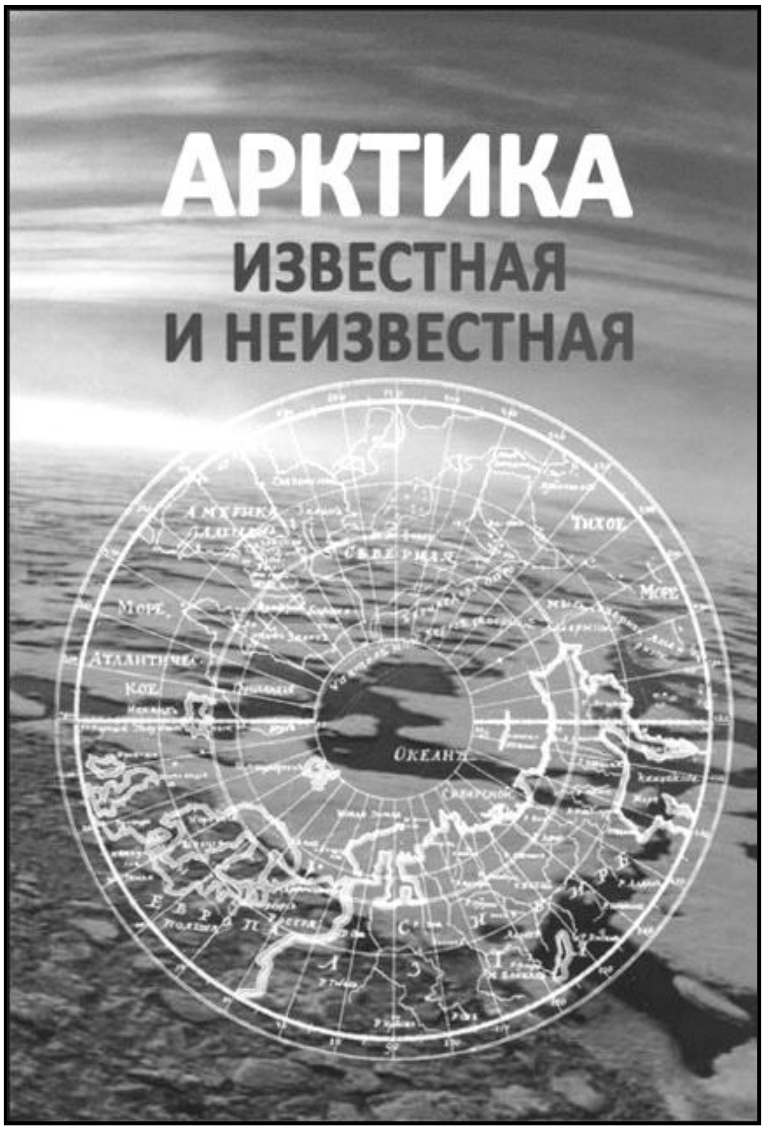


Рис. 1. *Балясников С.Б., Верещагина Н.О., Вилейто Т.В., Субетто Д.А.* Арктика известная и неизвестная. – СПб.: ГеоГраф, 2012. 100 с.

А.А. Михайлов
Научный сотрудник научно-исследовательского отдела
(военной истории Северо-западного региона РФ)
НИИ(ВИ) ВАГШ ВС РФ,
доктор исторических наук

Е.Е. Райконен
Доцент Северо-Западного института управления
Российской Академии Народного Хозяйства
и Государственной Службы при Президенте РФ,
кандидат юридических наук

Донесение шведского коммерсанта Иоганна де Родеса о торговле в Архангельске середины XVII в.

Основанный в 1584 г. на берегах Северной Двины, Архангельск в течение XVII века являлся важнейшим центром международной торговли, через который Московское царство вело обмен товарами со странами Западной Европы. Немецкий путешественник Адам Олеарий, неоднократно бывавший в нем в 1630–1640-е годы, писал об Архангельске: «Как говорят, сам по себе город невелик, но он славится из-за многочисленных купцов и заморской торговли. Ежегодно приезжают сюда голландские, английские и гамбургские суда с различными товарами. В то же самое время собираются в путь купцы по [всей] стране, особенно немцы из Москвы, а зимою со своим товаром на санях они вновь возвращаются отсюда домой»[453].

Ярким свидетельством выдающейся экономической роли этого северного города является небольшой фрагмент донесения шведского предпринимателя Иоганна де Родеса (1653), публикуемый ниже.

Биография И. де Родеса, к сожалению, известна плохо. По собственному свидетельству, он был сыном брабантского дворянина, некоторое время служил у купцов из Ревеля (Таллина), затем поступил на шведскую службу. В 1647 г. де Родес вместе со шведскими послами совершил поездку в Россию, где ему было поручено изучить состояние русской торговли.

В 1650 г. шведское правительство возложило на де Родеса чрезвычайно ответственную миссию: привезти из Москвы 190 тысяч рублей, которые царские власти обязались выплатить Швеции в качестве компенсации за перебежчиков, покинувших земли, которые отошли к шведам по условиям Столбовского мирного договора (1617). Деньги «Ягану Деродесу» (как нарекли негоцианта в России) выделили, но в другой просьбе, касавшейся беспошлинного приобре-

[453] *Адам Олеарий.* Описание путешествия в Московию // Россия XV–XVII вв. глазами иностранцев. Л., 1986. С. 326.

тения хлеба, отказали. Доставка столь значительной суммы, сама по себе, была делом непростым. К тому же выплата денег шведам стала причиной мощных восстаний в Пскове и Новгороде. Дело в том, что часть суммы шведы решили взять хлебом, в котором очень нуждались. Крупные закупки зерна, сопровождавшиеся злоупотреблениями со стороны русских купцов, привели к росту цен на хлеб и спровоцировали волнения[454].

По собственному рассказу де Родеса, он принимал все меры предосторожности, чтобы доставить деньги в целости, и во время ночевок «расставлял всегда на поле в круг военный обоз, и сам помещался с деньгами посередине, а вокруг военного обоза приказывал ставить караульных»[455]. В итоге деньги прибыли в Ниенщанц.

Шведское правительство было очень довольно своим представителем, и вскоре он стал постоянным поверенным в торговых делах Швеции на территории Московского государства. На этом посту де Родес оставался до самой смерти (декабрь 1655 г.).

В течение всего своего пребывания в Москве он вел крупные закупки русских товаров для шведской казны и, одновременно, вел тщательное изучение русской торговли, составлял и направлял в Швецию подробные донесения с точным указанием объемов русского экспорта и импорта, цен на товары. Особенно интересовала де Родеса торговля зерном, в котором страны Северной Европы испытывали постоянный недостаток. Он несколько раз покидал столицу и в 1652 г., по королевскому указу, совершил поездку в Архангельск, из которого морем отправил в Швецию закупленную им рожь.

В октябре 1653 г. Родес составил «Подробное донесение о происходящей в России коммерции», в известной мере обобщившее его наблюдения. Особое внимание он уделил Архангельску. При этом, хорошо понимая значение северного порта, шведский коммерсант последовательно выступал за перенос центра торговли России с европейскими странами на Балтику, в порты, находившиеся в руках у шведов (Ревель и Нарву). По его утверждению, с началом в мае 1652 года войны между Англией и Голландией для данной операции сложилась исключительно благоприятная ситуация, ибо из-за военных действий на море в Архангельске «в коммерческих делах наступило сильное колебание»[456].

В сентябре 1652 г. де Родес направил из Архангельска королеве Христине весьма откровенное рассуждение о благоприятном для Швеции, по его мнению, развитии событий: «Если бы эта война продолжалась несколько лет, или же ес-

---

[454] *Адам Олеарий.* Описание путешествия в Московию // Россия XV–XVII вв. глазами иностранцев. Л., 1986. С. 388–289.
[455] Состояние России в 1650–1655 гг. по донесениям Родеса. М., 1914. С. 40.
[456] Там же. С. 124.

ли бы вообще англичане, так как они хотят процветать вместо Голландии, сделали на этот морской порт (Архангельск – А.М., Е.Р.) нападение, подчинив или уничтожив его, <….> то это было бы самое лучшее и самое сильное средство, благодаря которому можно было бы достигнуть желаемого перенесения этой торговли на Восточное море»[457].

Здесь, попутно, стоит заметить, что конкуренция между Англией и Голландией касалась не только доминирования на северных морях, но и русской торговли. Началась борьба за российский рынок задолго до Англо-голландской войны 1652–1654 гг., но особенно успешно голландцы стали теснить своих конкурентов после того, как в 1649 г. царь Алексей Михайлович лишил английских купцов их привилегий.

Расчеты де Родеса на вред, который англо-голландская война могла нанести Архангельску, не были беспочвенны. Хотя нападать на русский порт британцы не стали, количество кораблей, приходивших в него, сократилось, тогда, как торговые обороты балтийских портов росли. Немалую роль играли также готовность шведского правительства взимать невысокие пошлины и удаленное географическое положение Архангельска. Адам Олеарий, например, писал: «Так как купцам эти (русские – А.М., Е.Р.) пошлины несколько обременительны, а с другой стороны его величество король шведский желает брать лишь пошлину в 2% при провозе товаров через Лифляндию к Нарве, то полагают, что большая часть торгового движения будет отвлечена от Архангельска и направится через Балтийское море в Лифляндию, тем более, что здесь этой торговле угрожает меньше опасностей»[458].

Впрочем, де Родес не уповал на одни лишь политические и экономические реалии, но рекомендовал своему правительству принимать конкретные меры к подрыву ведущей роли Архангельска, дабы «архангельскую торговлю отвлечь опять на Восточное (Балтийское – А.М., Е.Р.) море»[459].

В частности он предложил скупать в большом количестве товары, которые производились исключительно (или преимущественно) в России, сначала сбивать на них цену, а затем перепродавать дешево в балтийских портах и дорого (дабы цены там выросли) в Архангельске. Начать подобные операции де Родес рекомендовал с юфти. Именно для такой коммерческой борьбы он и снабдил свое правительство подробными данными о количестве привозимых в Архангельск товаров и о ценах на них.

---

[457] Состояние России в 1650–1655 гг. по донесениям Родеса. М., 1914. С. 124.
[458] *Адам Олеарий.* Описание путешествия в Московию // Россия XV–XVII вв. глазами иностранцев. Л., 1986. С. 327.
[459] Состояние России в 1650–1655 гг. по донесениям Родеса. М., 1914. С. 195.

При этом собственно балтийскую торговлю шведы стремились сделать своей монополией. Русский дипломат Д. Мышецкий в 1656 г. жаловался датскому королю Фредерику III, что «шведский король всякими мерами промышляет, чтобы ему Варяжским морем одному завладеть»[460]. С другой стороны русские цари всегда смотрели на земли, утраченные по Столбовскому миру, как на свое исконное владение и стремились их вернуть.

В мае 1656 г., всего через несколько месяцев после смерти де Родеса, между Россией и Швецией вспыхнула война, в ходе которой русские войска смогли захватить некоторые территории в Прибалтике. Однако затем, в силу сложной политической ситуации, Россия отказалась от завоеваний (1661). Стремление Швеции к гегемонии на Севере Европы привело ее к конфликтам с Речью Посполитой и Данией, а в 1658 г. в борьбу против шведов вступила также Голландия. Первая Северная война (1655–1660) надолго сделала ситуацию на Балтийском и Северном морях крайне неспокойной.

Архангельск сохранил свою роль центра международной торговли, крайне привлекательного и важного для иностранных купцов. В 1670-е годы курляндец Я. Рейтенфельс, характеризуя Московское государство, отмечал: «…Архангельск обладает знаменитейшей по всей России гаванью на Белом море. Если он, по малочисленности зданий, не может найти себе места среди тех городов Московии, что по-знатнее, то, несомненно, он стоит выше всех остальных по громадной торговле и удобному положению, несмотря на то, что в течение полугода он окутан мраком ночи»[461].

* * *

Подробное донесение о происходящей в России коммерции. Октябрь 1653 г.[462]

<…> Тут следует извлечение[463] из архангельских таможенных книг[464], причем собственно можно видеть, какие виды товаров вообще и как много их

---

[460] *Соловьев С.М.* История России с древнейших времен. Кн. V. Т. 10. М., 1961. С. 657.

[461] *Рейтенфельс Я.* Сказание светлейшему герцогу Тосканскому Козме Третьему о Московии // Утверждение династии. М., 1994. С. 402.

[462] Там же. С. 148–205.

[463] Подготовленное И. де Родесом «извлечение», по мнению историков, носит обобщенный характер и составлено на основе данных не только за 1653 г., когда был написан документ, но и за близкие годы. Об этом свидетельствуют, например, данные по шелку, доставлявшемуся раз в три года.

[464] Таможенные книги – делопроизводственные книги, которые составлялись в русских таможнях XVI – первой половины XVIII вв. и включали данные, отражавшие результаты: досмотра и оценки товаров, уплаты пошлин с лиц, торгующих на местных рынках, сборы за провоз товаров, а также расход средств на казенные нужды. Составление таможенных книг прекратилось в 1754 г., с ликвидацией внутренних таможен. См.: *Базилевич К.* Таможенные

в один год через Архангельск вывозится, равным образом, во сколько почти всякий вид (товара – А.М., Е.Р.) по своему достоинству оценивается на капитал и таковые в отдельности закупаются и скупаются.

Итак, я начну с хлеба; из него рожь и зерно вывозится на кораблях не всякий год, но только при высокой цене.

10000 ластов[465] ржи, ячменя и пшеницы, гуртом по 25 рублей	рублей 250000
600 ластов льняного семени, по 24 руб.	- 14400
Руб.	264400
Меха	
579 сороков всякого рода соболей, считая без разбора по 100 руб. сорок	рублей 57900
355950 штук белок, тысяча по 16 руб.	- 5688
360 сороков куниц, по 18 руб.	- 6480
287 сороков «норок», или «минков»[466], по 16 руб.	- 4592
15970 штук всякого рода лисиц, по 7 1/2 руб. десяток	- 11978
288 сороков горностаев, по 3 руб.	- 864
18748 собольих хвостов и пупков	- 4687
598 собольих опушек, по 2 1/2 руб.	- 1.495
15500 собольих кончиков, по 50 руб. 1000 (штук)	- 775
28795 штук всякого рода кошек, по 5 руб. сорок	- 3600
Руб.	98059
Всякого рода кожи	
5925 штук сырых лосиных кож, по 4 руб.	рублей

книги как источник экономической истории России // Проблемы источниковедения. Сборник 1. М.-Л., 1933. С. 110–129.

[465] Ласт (от немецкого Last, буквально – груз) – мера объема сыпучих тел, преимущественно зерна. По данным самого И. де Родеса ласт равнялся четверти. Четверть ржи в России середины XVII века могла равняться 6,25–8,5 пудам.

[466] Минк – норка по-шведски (mink).

	23700
75000 свертков юфти, составляющих 225000 пар, а сверток весом 1 1/4 пуда, по 3 1/2 руб. (пуд)	- 335125
8978 козлиных кож, 100 (штук) по 36 руб.	- 2922
4500 бараньих или соленых кож, по 70 руб.	- 3150
300 штук воловьих кож, 100 (штук) по 90 руб.	- 270
1170 пар сафьянов, 100 пар по 80 руб.	- 940
31060 штук тюленьих сушеных шкур, по 5 алтын	- 4809
Руб.	370916
Москотильный товар[467]	
70 пудов бобровой струи[468], по 100 руб. пуд	рублей 7000
150 пудов ревеня, иногда более, а иногда и менее, по 50 руб.	- 7500
60 пудов агарика[469], по 5 руб.	- 300
Руб.	14800
Всякого рода купеческие товары	
168500 аршин русского сукна, или «ватмана», 100 аршин по 4 руб.	рублей 6740
325980 аршин того же[470] полотна, 100 аршин по 5 руб.	- 16299
389000 штук рогож, 1000 по 16 руб.	- 6224
3500 пудов воска, по 4 1/2, руб.	- 15750

[467] Москотильный (москательный) – собирательное название для группы товаров: клей, лаки, краски, непищевое масло и др. химические вещества.
[468] Бобровая струя – вещество животного происхождения, содержащиеся в организме бобра. В прошлом широко применялось в медицине для лечения нервных и сердечно-сосудистых болезней, а также в парфюмерии.
[469] Агарик, агарик белый (Agaricus albus) – гриб-трутовик, произрастающий на стволе лиственницы. В прошлом широко использовался в медицине, прежде всего, как слабительное средство.
[470] То есть, тоже русского.

115080 пудов сала, 10 пудов по 11 руб.	- 126588
5700 пудов свиной щетины, по 4 1/2, руб.	- 25650
6000 тонн[471] ворвани[472], по 1 1/2 руб.	- 9000
5500 шиффунтов[473] шпика и мяса, по 6 руб.	- 33000
20000 пудов кавиара[474] в 400 бочках, по 1 1/2, руб.	- 30000
250 пудов слюды вполне цельные куски, по 12 руб.	- 3000
3000 бочек поташа[475] по 4 шиффунта, шифт. по 10 руб.	- 120000
3000 фунтов бобровой шерсти, по 3 1/4 руб.	- 9750
200 ластов смолы и дегтя, по 20 руб.	- 4000
Руб.	403001
Персидского шелка приходит почти раз в каждый третий год по 120–150 тюков, пуд по 90 ртр[476], а весят они почти 900 пудов, что составляет вместе 40500 руб., из которых третья часть составляет	Руб. 13500
Сумма руб.	1164676

[471] Тонна (tonne) в данном случае не мера веса, а бочка, понимаемая как мера объема.
[472] Ворвань – жидкий жир, который добывался из сала морских млекопитающих (китов, тюленей и проч.). Использовался, как горючее (для факелов, ламп и проч. осветительных приспособлений), для пропитки кожаных изделий, изготовления замши и др.
[473] Шиффунт – мера веса, применявшаяся в различных западноевропейских странах и имевшая различное значение.
[474] Кавиар – осетровая икра.
[475] Поташ – карбонад калия, производился из золы растений, широко применялся в различных производствах: при изготовлении мыла, стекла, обработка шерсти и др. Занимал видное место в русском экспорте.
[476] Ртр. – рейхсталеры.

Русские туземные товары, отпускаемые через Архангельск

Раньше я уже упомянул, как собирается хлеб[477]. Теперь следует далее (указать – А.М., Е.Р.), где находятся и собираются другие здесь вышеотмеченные товары.

Льняное семя находится около Казани, Нижнего, Костромы, Ярославля, Вологды, Галича и по Двине внутрь страны и оно равно, как и зерно, свозится в Архангельск.

О мехах, которыми пользуется Их Цар В-ство, также было выше упомянуто, но другие, которые добываются здесь и там по всей стране, кроме соболей, которые добываются только в Сибири, свозятся простыми людьми, каждый сорт из тех мест, где добывается, в Вологду; но меха, добываемые в Сибири и в местах вокруг лежащих, доставляются в Архангельск вниз по реке, называемой Югой, которая у Устюга впадает в Двину, а далее по течению Двины в Архангельск, куда также идут вниз (по Сухоне и Двине – Ред.) из Вологды предыдущие (вышеупомянутые меха – А.М., Е.Р.).

Лосиные кожи также в достаточном количестве возятся из Сибири и прилежащих мест в Архангельск вниз по сейчас названной реке (Юге – А.М., Е.Р.) и также по течению Двины. Другие лоси, добываемые здесь и там в стране, также доставляются из одного города в другой, и что простым человеком не может быть продано туземным русским купцам, то везут в Москву, чтобы их продать иностранным купцам; но если они также не могут сойтись с этими, отправляются по санному пути на Вологду; тут они оставляют (кожи – А.М., Е.Р.) лежать до полой воды, а тогда же спешат к архангельской ярмарке.

Юфти вывозятся в большем количестве, и приготовляют в казанской, нижней (Нижегородской – Ред.) и московской, но больше всего и наилучше в ярославской и костромской (землях – А.М., Е.Р.). Но другие, которые приготовляются в новгородской и псковской, совсем не могут быть сравниваемы с предыдущими. <…>

Соленые кожи, бараньи, воловьи и козлиные кожи свозятся со всей страны и больше всего возятся в Архангельск.

«Сафьяны» приходят из Персии и доставляются оттуда, как выше было сказано о шелке, но ими может всякий свободно торговать.

Бобровую струю русские получают из Сибири. Относительно этого товара чрезвычайно удивительно, что иностранцы торгуют и продают русским бобровые меха, а потом русские в свою очередь продают иностранцам бобровую

---

[477] И. де Родес отметил, что торговля хлебом составляет царскую монополию и «абсолютно ни одному частному лицу не дозволяется им торговать». Он также указал цены на хлеб, происходивший из разных регионов России, цены на хлеб в Архангельске, размеры вывоза хлеба и др. См.: Состояние России в 1650–1655 гг. по донесениям Родеса. М., 1914. С. 160.

шерсть, которую вычесывают из мехов, потому что русские неохотно или совсем не желают покупать бобровых мехов, которые уже вычесаны; это ни от чего другого не происходит, как оттого, что они умеют лучше с этим обходиться, гораздо тщательнее принимать все во внимание и хорошо рассчитывать.

О ревене уже выше было подробно сделано сообщение[478].

Агарик, который обладает почти одинаковыми достоинствами и качеством с ревенем, добывается около Архангельска и по пути к самоедам; вывозится через Архангельск.

Русское сукно, или «ватман» в большом количестве вывозится через Архангельск; оно делается в вологодской и ярославской (землях – А.М., Е.Р.). В Голландии оно отправляется на кораблях в Индию, а также много употребляется на корабельное платье лодочников.

Русское полотно находится тоже в таком положении и делается больше всего в ярославской, вологодской (землях – А.М., Е.Р.), у Двины и Ваги внутри страны.

Рогожи всякого рода делаются в вологодской области и оттуда привозятся в Архангельск.

Воск добывается в большом изобилии в нижней (Нижегородской земле – А.М., Е.Р.) казанской, также в Мордве и еще в других местностях. Его, говорят, можно было бы вывозить в гораздо большем количестве, когда бы не так много его сжигалось и употреблялось во всей стране перед их образами в церквах и процессиях.

Сала много добывается в казанской, нижней (*нижегородской*), московской, ярославской и вологодской областях и со всех мест доставляется по зимнему пути в Вологду, оттуда по Верхней и Нижней Сухоне и дальше по Двине – в Архангельск. Русские по своим законам не могут есть телятины[479], по моему мнению, только потому, что им от теленка нет пользы, напротив, когда он станет хорошо выросшим быком, то дождутся сала и, сверх того, хорошей кожи, что также есть несомненной причиной так много добываемых в стране бычачьих и коровьих кож.

Свиная щетина собирается крестьянами, которые там и тут в городах имеют своих определенных покупателей; потом она вся собирается в свою оче-

---

[478] В XVII веке ревень широко использовался в медицине, для лечения различных (в первую очередь – желудочных) заболеваний. По мнению де Родеса, русские купцы закупали ревень в Средней Азии, у бухарцев, так как «он ни в каком месте более не растет». См.: Донесения Иоганна де Родеса о России середины XVII в. // Состояние России в 1650–1655 гг. по донесениям Родеса. М., 1914. С. 154.

[479] О запрете на потребление русскими телятины свидетельствовали многие иностранные авторы. В частности, потребление телятины русские современники ставили в вину Лжедмитрию I, обвиняя его в неуважении к русским обычаям.

редь более крупными (купцами – А.М., Е.Р.) в одне или несколько рук. Она покупается голландцами, которые большею частью обрабатывают ее в Голландии, а частью, если она чисто выварена, везут ее во Францию и Италию.

Ворвань вытапливается из тюленей, которые бьются рыбаками и крестьянами, как и самоедами, на Белом море, у самоедского берега. Они доставляются в таком виде, как они убиты, к Архангельску в своих собственных кожах, некоторые из них сшиваются, как мешок; только там они вытапливают и вываривают ворвань. Больше всего покупается бременцами.

Шпик и мясо добывается по всей стране, и весь шпик зимой, когда он сильно замерзнет, в разных местах свозится крестьянами в города. Там его покупают купцы и отправляют в Вологду, где его оттаивают, солят, потом укладывают в бочки и (отправляют далее – Ред.) в Архангельск, а копченый шпик бьется осенью и на местах, где его добывают, солится и коптится. Приходит больше всего из казанской и нижней (нижегородской – А.М., Е.Р.) областей.

О кавиаре уже выше упоминалось[480]. Слюда[481] добывается между Новой Землей и Архангельском за Сибирью; открывается в утесистых горах.

О бобровой шерсти самое необходимое раньше упоминалось при бобровой струе.

Смола и деготь гонится в каргопольской (земле – А.М., Е.Р.) и у Ваги и по Ваге, которая впадает в 12 милях выше Холмогор в Двину, по ее течению везется до Архангельска.

Вот то, что я мог разузнать для сообщения о товарах, вывозимых через Архангельск.

---

[480] Де Родес сообщал, что торговля осетровой икрой («кавиаром») являлась царской монополией и приносила казне значительный доход. Наилучшая прессованная икра, по его словам, доставлялась из Нижнего Новгорода в Ярославль, оттуда, по суше, ее везли в Вологду, а далее, по рекам, – в Архангельск. Основными покупателями икры, по данным, де Родеса раньше были англичане, которые перепродавали ее в Италию, однако после того, как английские купцы лишились своих привилегий (1649), икру стали закупать голландцы, совместно с итальянцами (Состояние России в 1650–1655 гг. по донесениям Родеса. М., 1914. С. 158–159). О продаже русской осетровой икры в Италию писал также А. Олеарий: «Этой икры солится больше всего на Волге у Астрахани; частью ее сушат на солнце. Ею наполняют до 100 бочек и рассылают ее затем в другие земли, преимущественно в Италию, где она считается деликатесом и называется Caviaro» (*Адам Олеарий*. Описание путешествия в Московию // Россия XV–XVII вв. глазами иностранцев. Л., 1986. С. 340).

[481] Слюда использовалась вместо стекла в фонарях, окнах и др. В числе важных предметов русского экспорта ее упоминал еще в конце XVI в. английский купец Джильс Флетчер, который писал: «В области Карельской и на реке Двине к Северному морю есть мягкая скала, называемая слюдой. Ее разрубают и потом разделяют на тонкие слои, годные сами по себе и употребляемые вместо стекла, рога и т.п. Слюда пропускает свет изнутри и снаружи прозрачнее и чище, нежели стекло, и потому еще заслуживает преимущества перед стеклом и рогом, что не трескается, как первое, и не горит, как последний». (*Дж. Флетчер.* О государстве русском. М., 2002. С. 27).

Иностранные товары, привозимые в Архангельск

Теперь следовало бы также здесь же поместить извлечение из таможенных книг о приходящих товарах, но, хотя оно мне и было обещано, я еще не мог его получить, несмотря на обещанное за это большее вознаграждение; но как скоро я его получу, оно будет сюда присовокуплено, а, таким образом, я приведу их только в главных чертах по их названиям.

Преимущественно ежегодно большое количество сукон, как туземных тонких, так и других всяких сортов, привозится в Архангельск, как и всяких шелковых товаров, особенно атласов, камок, кармазина, камлотов, бархата, цветных тафт, золота и серебра; также туда привозится золотая и серебряная проволока, золотые и серебряные кружева и позументы, также – всякого рода шерстяной мелкий товар, как-то: крон-раш, перпетуан, камки, камлоты, бомазея и фальшивая золотая и серебряная проволока, или мишура; также – всякого рода мелочной нюренбергский товар; равным образом – всякого рода пряности, также всякого рода краски, из которых больше всего привозится индиго и фернамбук, или бразильское дерево, также красная медь, желтая медь, железо и всякого рода тянутая из этого проволока, как и белая вылуженная жесть.

Вот виды товаров, которые в свою очередь ввозятся. Должно быть, немного недостает, чтобы количество этих названных товаров по достоинству равнялось капиталом с вывозными и ранее рассмотренными товарами, кроме хлеба.

Рис. 1. Архангельский порт во второй половине XVII века

Я.М. Санникова
Институт гуманитарных исследований
и проблем малочисленных народов Севера
Сибирского отделения Российской Академии наук,
кандидат исторических наук
(г. Якутск)

Оленеводство в северо-западных улусах Якутии в середине 1990-х гг.: поиски путей решения проблем хозяйственного развития

На северо-западе Якутии соседствуют арктический Булунский и субарктический, заполярный Жиганский улусы. Традиционно основу комплексного северного хозяйства коренного населения в них составляли оленеводство, рыболовство и охотничьи промыслы.

Рис. 1. Поголовье оленеводческих хозяйств

Всего разведением домашних оленей как основной отраслью хозяйственного развития в Булунском улусе занимались три совхоза и три общины. В улусе по данным Министерства сельского хозяйства насчитывались на 1 января 1995 г. 19764 головы, в том числе в сельхозпредприятиях 13947 голов (71% всех голов) и в родовых общинах – 5817 голов (29%). За год до этого, в 1994 г. были 22451 голова – 16138 голов (72%) в сельхозпредприятиях и 6313 голов

(28%) в родовых общинах. Как видно, за год произошло в общей численности поголовья сокращение на 2687 голов, или на 12%. В том числе сокращение поголовья в основном произошло в совхозе «Борогонский» на 19,1% (на 1353 головы) и в совхозе «Приморский» – на 13,6% (на 1202 головы) – в наиболее крупных к 1995 г. оленеводческих хозяйствах[482]. В структурном разделении по категориям хозяйств произошло перераспределение абсолютной численности оленей за счет создания новых родовых общин, хотя соотношение их в целом практически не изменилось[483]. В 1994 г. родились в этих шести хозяйствах 6548 тугутов, из них погибли 1312. К 1 января 1995 г. населению были реализованы 2462 головы, в живом весе это составило 2143 ц, выданы населению 135 голов, прочие продажи и выдачи составили 134 головы. Всего непроизводительный отход оленей в этот год составил 6587 голов, в том числе вследствие травежа – 1729 голов, падежа – 1708, потерь – 3150[484]. В соседнем Жиганском улусе оленеводством занимались один совхоз, одна родовая община, два коллективных предприятия. По данным профильного министерства насчитывались на 1 января 1995 г. 8696 голов, в том числе в сельхозпредприятиях 5055 голов (58% всех голов) и в родовых общинах – 3641 голова (42%). За год до этого, в 1994 г. были 10212 голов – 6304 головы (62%) в сельхозпредприятиях и 3908 голов (38%) в родовых общинах. Как видно, за год произошло в общей численности поголовья сокращение на 1516 голов, или на 14,8%. В структурном разделении по категориям хозяйств произошло некоторое перераспределение их пропорционального соотношения[485]. По итогам 1994 года деловой выход тугутов составил 39% и сохранение взрослого поголовья оленей – 84,7%. Было сданы государству 949 голов оленей живым весом 614 ц или средний живой вес одного оленя составил 64,6 кг[486]. Несмотря на сложное экономическое состояние, по годовому отчету финансовые результаты за 1994 году были таковыми: с прибылью вышли совхоз «Кыстатыамский» и община «Баханай», с убытками на 178257 тыс. руб. год завершили КП «Бестях» и КП «Центральное» – 155271 тыс. руб.[487]

В целом в обоих улусах ситуация соответствовала кризисным явлениям, присущим изучаемому периоду. На примере Жиганского улуса можно отметить, что основными нерешенными проблемами в повседневной хозяйственной деятельности оставались: пущенная на самотек работа по проведению весенней корализации оленей (к такой ситуации с пониманием в своем отчете отнесся

---

[482] Ведомственный архив Министерства сельского хозяйства Республики Саха (Якутия). Ф. 55. Оп. 35. Д. 299. Л. 20.
[483] Там же. Ф. 55. Оп. 35. Д. 298. Л. 1.
[484] Там же. Д. 299. Л. 17.
[485] Там же. Д. 298. Л. 1.
[486] Там же. Д. 299. Л. 80.
[487] Там же. Л. 29–30.

вице-президент Национальной акционерной оленеводческой компании «Таба», побывавший здесь в командировке и увидевший реальное положение самих оленеводов); крайне тяжелая ситуация по обеспеченности хозяйств кадрами – если по улусу работали 17 чумработниц, 95 оленеводов, то зооветеринарных специалистов насчитывалось всего четыре человека; отсутствие как таковой переработки продукции в хозяйствах из-за отдаленности населенных пунктов (у некоторых хозяйств было оборудование по копчению мяса и рыбы, но из-за отсутствия специалистов работа была приостановлена); фактическое приостановление работы пошивочных цехов в хозяйствах из-за отсутствия средств (а в КП «Центральное» так и не было закончено с 1992 г. строительство объекта по переработке кожевенно-мехового сырья)[488]. Также за последние два года не осуществлялось централизованного приобретения техники по линии материально-технического снабжения оленеводов. В 1994 г. было по всему улусу всего восемь объектов оборудованных оленеводческих баз, из 22 тракторов работали только половина, были в наличии всего 12 палаток, недостаточная обеспеченность упряжью, из 32 раций часть нуждалась в замене, требовались радиостанции типа «Ангара» и «Карат». Также отмечалось, что снегоходы «Буран» и моторные лодки, используемые в хозяйствах, не находились на их балансе. В связи с финансовыми трудностями в последние три–четыре года изучаемого периода обеспечение оленеводов услугами торговли, медицины, авиации, культуры прекратилось. Стала трудной задачей доставка медикаментов, специалистов, продуктов питания до стад. Основной причиной стала невозможность наземной транспортной доступности, кроме зимнего периода, в то время как один час работы вертолета по ценам 1994 г. стоил 4 млн руб. Для примерного соотношения требуемых расходов с выделяемыми финансовыми ресурсами можно привести следующий пример. Согласно постановлению правительства республики от 22 июня 1993 г. № 227 «О финансовой поддержке оленеводов и традиционных отраслей народов Севера РС (Я)» Жиганскому улусу были выделены 9,9 млн руб., которые были распределены по распоряжению улусной администрации от 4 октября 1993 г. 99 оленеводам по 100 тыс. руб.: совхозу «Кыстатыамский» – 6 млн руб. на 60 чел.; общине «Баханай» – 3 млн руб. на 30 чел.; КП «Центральное» – 0,6 млн руб на 6 чел.; КП «Бестях» – 0,3 млн руб. на 3 чел.[489]

Тем не менее, хотелось бы обратить внимание на то, что это был также период, когда сами хозяйства и создаваемые на местах профильные управленческие структуры пытались принимать меры, которые должны были способствовать улучшению состояния основной отрасли традиционного хозяйства. В первую очередь, какие бы то ни были надежды хозяйств на прохождение

[488] Там же. Ф. 55. Оп. 35. Д. 299. Л. 29–30.
[489] Там же. Л. 31.

маршрута миграции популяции диких оленей, чтобы за счет охотничьего промысла на них восполнить объем сдачи мяса, сократившийся вследствие высокого непроизводительного отхода оленьего поголовья, прекратились и был сделан на местах вывод о том, что «… жизнь показывает, что без разведения домашнего оленя в северных районах держать хозяйства немыслимо, особенно в наших условиях»[490].

В этом плане были произведены расчеты перспективности имеющихся пастбищных ресурсов для занятия оленеводством. Как видно из отчета главного зоотехника управления сельского хозяйства Булунского улуса И. Баланова о состоянии оленьих пастбищ на 1 января 1995 г. по улусу оленеемкость пастбищ с общей площадью 6783773 га составила 63972 оленей. Как уже говорилось выше, в совхозах и общинах насчитывались 19764 головы и в частном секторе – 4531 голова. В связи с труднодоступностью некоторых участков реальная оленеемкость составляла 35000–40000 голов оленей. В общине «Саханджа» преобладали зимние пастбища (всего 170948 га) и в перспективе здесь поголовье с имеющихся 3717 голов можно было увеличить до 8000 голов. В общине «Чекуровка» пастбища в 1709486 га использовались неполностью и имелись большие возможности увеличить поголовье с 1119 голов до 12000 голов. Община «Энкэн» могла увеличить на своих пастбищах в 372626 га с имеющихся 981 головы до 2500 голов. Совхозы «Приморский» и «Борогонский» использовали к этому времени все свои пастбища полностью – на 85601 га 7537 голов и на 68397 га 5708 голов соответственно, и считалось, что дальнейшее увеличение поголовья нецелесообразно. Также на территории бывшего совхоза «Таймылырский», созданные общины имели оленеемкость в 6000 голов, но пока эти возможности не использовали.

Во- вторых, опыт решения организационных и финансово-хозяйственных вопросов отдельных хозяйств показывает, что подходы на местах были самые разные, скорее здесь играл роль в основном субъективный фактор в виде личных качеств руководителя. Управленческие и организационные большие проблемы были, например, в совхозе «Таймылырский» Булунского улуса, в котором директор с мая месяца 1994 г. «пустил хозяйственный процесс на самотек», вследствие чего полностью был провален объем поставки мяса и рыбы. Совхоз жил только за счет компенсационных выплат, что оставляло его в долгах. В результате к 1 января 1995 г. на территории совхоза начали создаваться общины. Директор совхоза «Борогонский» П.Н. Бурцев задолженность по заработной плате своим работникам погасил в январе 1995 г., решая организационные и финансовые вопросы сам в Якутске, хотя, по-видимому, значительная часть их

[490] Там же. Ф. 55. Оп. 35. Д. 299. Л. 17.

продукции 1994 г. оставалась все еще без сбыта. Община «Саханджа» имела задолженность по зарплате на 70 млн руб, в то же время в конце декабря планировалась покупка вездехода на 28 млн как основного транспортного средства для передвижения до стад. В крестьянских хозяйствах улуса на 54 млн руб. были использованы льготные кредиты, но еще не были возвращены. Организованные общины «Омолой», «Тэдиэн», «Сангачан», «Курумус» за период 1993–1994 гг. официально государству продукцию не сдавали, в отчете местного управления сельского хозяйства сквозит недоумение – «чем эти общины занимаются», в то же время можно говорить о том, что эти хозяйства вынуждены были перейти на самообеспечение на основе натурального хозяйства[491].

В-третьих, несмотря на то, что объемы сдачи продукции снижались (например, по Булунскому улусу были сданы за 1994 г. 478,8 т мяса, включая продукцию оленеводства, что составило 59,8% от запланированного объема), у хозяйств были существенные проблемы с ее реализацией и пришло понимание на местах, что нужно искать другое решение для направления работы. Расчет на организацию сбыта и переработки продукции был на ЗХО «Булун», которая по итогам 1994 г. из-за отсутствия финансирования, следовательно, своей неплатежеспособности, не могла данный процесс обеспечить, практически самоустранившись от выполнения заготовительных функций. Поэтому товаропроизводители вынуждены были, по сути, искать сами пункты сбыта своей продукции. В результате продукция отпускалась по низким ценам, не покрывая даже себестоимости производимой продукции, и часть ее вынужденно лежала в складах хозяйств[492]. В итоге работники совхозов и члены общин не получали саму по себе низкую заработную плату за несколько месяцев[493]. Компенсационные выплаты за 1993 г. поступали с опозданием в 1994 г., хотя по отчетам получается, что на 1994 г. поступление данных выплат улучшилось и за 1 полугодие 1994 г. было авансировано 70% от всей суммы. Но сделать какие-либо выводы о соотношении данных выплат с затратами хозяйств достаточно сложно, так как в рассматриваемых документах отображены только общие цифры. Ситуация же к началу 1995 г. оставалась в вопросе обеспечения рынком сбыта сельскохозяйственной и промысловой продукции улусов открытой и стихийной. Например, Булунское улусное управление сельского хозяйства ограничивалось в этом вопросе предложениями теоретического характера о том, что для организации глубокой переработки мяса оленины, деликатесных видов рыбы, обеспечении длительного хранения, консервирования и упаковки, с целью поставки в центральные улусы и в другие регионы рынка сбыта, нужна поддержка, помощь со

[491] Там же. Ф. 55. Оп. 35. Д. 299. Л. 17.
[492] Там же.
[493] Там же. Л. 18.

стороны администрации улуса и других хозяйств улуса. Также была отмечена необходимость проработки вопросов совершенствования сбора и переработки пушно-мехового сырья и пошиву одежды[494]. Директоры крупных хозяйств Жиганского улуса в конце 1994 г. во время рабочей встречи с вице-президентом НАОК «Таба» предлагали комплексный подход по всем проблемам, касающимся сельского хозяйства, начиная от снабжения материально-техническими ресурсами, заканчивая реализацией продукции этих хозяйств и переработкой их на месте. Особое внимание уделяли вывозу мяса и субпродуктов из мест убоя в улусный центр. Для этого были пригодны только вертолеты, поэтому предлагалось компенсировать 50% стоимости услуги вертолета, за последние два года почти прекратили пользоваться услугами авиации[495].

В эти кризисные годы, хотя многое порой и оставалось нереализованным, как говорится «на бумаге», все же определенная работа по планированию дальнейших перспектив развития отраслей велась. В рассматриваемый период прилагались усилия по принятию решений на уровне правительства республики и претворению в жизнь на местах уже принятых нормативно-правовых документов, которые способствовали бы улучшению дел в хозяйствах. Так, был составлен генплан на возрождение п. Мэнкэрэ в Жиганском улусе на 100 чел. и участка Уолба в комплексе с производственными объектами, жилыми и социально-культурными объектами, в связи с этим добились выхода распоряжения Правительства РС(Я) от 11.08.93 г. № 738-р «О возрождении заброшенных участков (сайылыков) Жиганского улуса», которое в изучаемый период находилось в начальной стадии согласования с соответствующими министерствами и ведомствами республики. Также были составлены договоры, контракты с товаропроизводителями улуса – всего по мясу на 250 тонн, по молоку на 150 тонн, исполнение данного проекта планировалось на основе постановления Правительства РС(Я) от 12.02.94 г. № 52 «О поставке в города, промышленные центры РС(Я) сельскохозяйственной продукции местного производства в 1994 году». В улусе по этому поводу была образована согласительная комиссия по ценообразованию сельскохозяйственной продукции местного производства. На основе распоряжения Президента республики от 26.06.94 г. № 373-РП «О льготах для сельхозпроизводителей» в улусе распоряжением администрации были предусмотрены льготы по налогообложению товаропроизводителей, т.е. они были освобождены, начиная с апреля 1994 г., от уплаты налогов, зачисляемых в республиканский бюджет, кроме земельного налога и подоходного налога с физических лиц. Для реализации Указа Президента РС(Я) от 25 января 1994 г. № 692 «Об образовании фонда землеустройства и плодородия земель РС(Я)» поста-

[494] Там же. Ф. 55. Оп. 35. Д. 299. Л. 18.
[495] Там же. Л. 29–30.

новлением администрации улуса от 18 июля 1994 г. был образован фонд землеустройства улуса и утверждено положение об использовании средств фонда землеустройства и плодородия земель Жиганского улуса[496].

В изучаемый период местные управления сельского хозяйства, в частности, Жиганского улуса, пытались перед руководством республики ставить вопросы развития оленеводства как ведущей отрасли хозяйственного развития коренного населения, прежде всего, в социальном плане. Обращалось внимание на то, что вследствие общего социально-экономического кризиса в последние годы наблюдалось резкое снижение производственно-качественных показателей оленеводства. Еще раз подчеркивалась наблюдаемая картина: низкая заработная плата оленеводов, неустроенность быта, отсутствие целевого материально-технического снабжения, конкретной плановой работы, в силу отдаленности оленеводческих бригад отсутствие круглогодичных наземных связей, которые затрудняли проведение сезонных профилактических, племенных работ в оленеводстве. Всё это приводило к снижению ответственности специалистов, оленеводов (как со стороны руководителей сельскохозяйственных предприятий, так и самих оленеводов за результаты труда), резкому спаду показателей оленеводства, общему расхолаживанию дисциплины труда и организации производственных работ в оленеводческих стадах. В связи с отсутствием финансовых подкреплений в последние три–четыре года прекратилось обеспечение оленеводческих стад ветеринарным обслуживанием, предприятия сельского хозяйства не имели средств для покупки медикаментов и других средств первой необходимости. В связи с этим на республиканском уровне ставились следующие вопросы по принятию мер дальнейшего развития оленеводства в целом: необходимость выделения средств для строительства производственных баз, изгородей, и разрешения из части данных средств произвести покупки палаточных материалов, медикаментов, а также других предметов первой необходимости; предусмотрение средств для капитального строительства, в том числе жилья для оленеводов, специалистов; предоставление на охрану оленьих пастбищ ежегодно средств в размере 100 млн руб.; сохранение республиканских арктических компенсационных выплат оленеводам; изыскание средств на транспортные расходы на вывоз мяса оленины с убойных участков[497]. Развитие же традиционных отраслей улуса планировалось на основе официального документа – Программы развития агропромышленного комплекса Жиганского улуса на 1994–1995 гг., (документ, к сожалению, в архивных документах пока не обнаружен). Известно, что в рамках принятия мер по поддержке сельских товаропроизводителей на основе постановления республиканского правительства

[496] Там же. Ф. 55. Оп. 35. Д. 299. Л. 31, 31а.
[497] Там же. Л. 81.

(№ 51от 12.02.94 г.) сельскому хозяйству улуса за первое полугодие 1994 г. были выделены 285,7 тыс. руб. и администрация провела в марте и в июне постановления на улусном уровне для использования их по назначению[498].

Деятельность управлений сельского хозяйства арктических и северных улусов в 1994 – начале 1995 гг. приходится именно на тот период кризисного состояния дел в сельском хозяйстве республики, которое достигло своего пика как в производственной сфере, так и в целом в образе жизни всего сельского населения. Тем не менее, как показывают архивные документы, несмотря на то, что в описываемое время сложилась очень трудная ситуация по всем направлениям хозяйственной деятельности, на местах хозяйства и улусные управления в меру своих сил проводили работу и предпринимали действия, которые должны были по их задумке привести к реальным позитивным изменениям в социально-экономическом развитии населения. На примере материалов северо-западных Булунского и Жиганского улусов прослеживается, что в рассматриваемый период происходили определенные изменения в подходах к решению проблем в оленеводстве и начались поиски путей дальнейшего хозяйственного развития основной отрасли в масштабах всей республики.

[498] Там же. Ф. 55. Оп. 35. Д. 299. Л. 31, 31а.

А.Ю. Протасов
Профессор кафедры экономической теории
экономического факультета Санкт-Петербургского
государственного университета,
доктор экономических наук, профессор

Экономическое значение нашего Севера: политэкономические предпосылки, возможности и ограничения

1. Экономическое значение Севера России в контексте истории развития мировой экономики

1.1. Экономическое и хозяйственное значение российского Севера невозможно анализировать вне контекста глобальных экономических трендов, динамика которых имеет свою внутреннюю логику и механизмы самореализации.

1.2. В этой связи целесообразно рассматривать экономическую роль северных территорий России, опираясь на методологические предпосылки современных наиболее интересных концепций экономического развития. В частности, речь идет о:

- теории технико-экономических ценозов Л. Бадалян – В. Криворотова;
- теории технологических укладов С.Ю. Глазьева;
- теории технологических революций К. Перес;
- теории системных циклов накопления капитала Дж. Арриги.

1.3. Обращение к этим теоретическим концепциям оправдано тем, что они наиболее точно описывают современные тенденции развития мировой экономики, а вне этого контекста анализировать хозяйственное значение российского Севера было бы не осмотрительно.

В этой связи приведем один пример. В декабре 2007 года миллиардер Джим Роджерс продал свой особняк в Нью-Йорке и переехал в Сингапур. Такой экстравагантный поступок Дж. Роджерс, один из «сильных мира сего», объяснил тем, что настала эпоха перемещения инвестиционного потенциала мировой экономики из Европы в Азию.

В свою очередь еще в 1994 году итальянский социолог и экономист Дж. Арриги опубликовал одну из наиболее заметных сегодня политэкономических работ под названием «Долгий XX век», в которой он, по своему прочитав К. Маркса, удивительно точно спрогнозировал ренессанс и восхождение азиатской экономики в целом, и китайской экономики в частности, уже в начале XXI века.

В этой связи поступок Дж. Роджерса уже не кажется удивительным. Тонко ощущая глобальные структурные сдвиги на мировых глобальных рынках, поступок Дж. Роджерса показывает, что мировая экономика развивается нели-

нейно и циклично.

1.4. Глобальный маятник мирового экономического развития двинулся не только в Азию, но и на Север.

С точки зрения теории технико-экономических ценозов, в хозяйственном развитии человеческого общества существует объективная закономерность, связанная с тем, что людям приходилось неизбежно, на протяжении всей истории, осваивать новые территориальные ниши, которые размещались в своих особых уникальных геоклиматических зонах:

- **первые цивилизации** процветали в сверхплодородном крошечном регионе дельт Великих рек. Необходимость ирригационного земледелия привела к возникновению ***«коммунальной» экономики***, державшейся на работе больших коллективов. Высокая плотность населения обеспечивалась огромными урожаями. По некоторым оценкам урожаи того времени превосходили даже современные показатели;
- **классическая цивилизация Древней Греции и Рима** развилась в засушливом Средиземноморье. Эта зона хозяйствования не годилась для ирригации, однако была благоприятной для развития рыночной ***экономики полиса,*** основанной на выращивании оливков и винограда. Хозяйственный тип рыночной экономики Античности базировался на садоводчестве и огородничестве, которые были ориентированы на извлечение прибыли. Технологически экономика была основана на механике, что позволяло в производстве условной единицы продукции обойтись меньшим числом народа. В качестве основной тяговой силы использовался вол;
- после варварских нашествий и «темных» веков, началась **эпоха средневекового** освоения тяжелых глинистых европейских почв и соответствующее освоение лесов. Для обработки более тяжелых земель была применена новинка – тяжелый колесный плуг и массовое использование крестьянских лошадей, что привело к возникновению ***экономики манора***;
- **эпоха Великих географических открытий** сопровождалась ростом коммерческого рыболовства и животноводства, прежде всего на Атлантическом побережье. Сформировалась ***экономика раннего индустриализма,*** основанная на силе стихий, ветра и воды;
- **эпоха промышленной революции,** была связана с нехваткой лесов и рек, которые были основным энергетическим ресурсом предыдущей эпохи. Этот недостаток был восполнен за счет технологической революции, в результате которой уголь стал доминантным неэластичным ресурсом. Сформировалась ***индустриальная экономика угля***;
- наконец, **современная развитая экономика нефти** возникла в США в зоне экстремального климата. Основу ее составил массовый автомобиль

на двигателе внутреннего сгорания, способный осуществлять скоростную доставку товаров на рынок. Производительность труда возросла в ходе очередной технологической революции, связанной с внедрением электричества, механизации и конвейерного производства и сформировавшей общество массового потребления.

Таким образом:

1) Каждый новый исторический период формировался в своей уникальной геоклиматической зоне, которая формировала соответствующую специализированную экономику и институты власти.

2) После освоения всей наличной территории зоны победивший технологический и социальный уклад распространялся сначала на ближнюю периферию, а затем, после исчерпания доминирующего ресурса, и на и ее дальние окрестности. Эти дальние окрестности менее всего подходили для сформировавшейся доминантной экономики с ее хозяйственными стилями и архетипами, и жители периферии развивали собственные альтернативные варианты хозяйства. Так закладывался новый уклад и ядро будущей зоны хозяйствования на более суровой территории.

Эта логика соответствует концепции эволюционной экономики, которая в несколько измененном виде получила свое развитие в теории технико-экономических ценозов, технологических укладов (ТУ) и системных циклов накопления (СЦН).

Эти теории показывают, что развитие идет по направлению освоения все более неудобных и труднодоступных территорий (неудобий). Однако этот объективный процесс порождает возникновение открытий новых доминирующих ресурсов, которые становятся основой будущей эпохи.

Доминантом каждой эпохи становится страна, которая первой осваивает будущий доминантный ресурс. **Так было с Британской империей, так произошло с современными США.**

1.5. В этом контексте становится более-менее понятно, почему ядро мировой экономики стало перемещаться в Азию, с ее еще не освоенным энергоресурсными и минерально-сырьевым потенциалом.

Понятно и другое – Север России начинает приобретать ключевое значение в этих глобальных сдвигах в мировой экономике. **Если осваивать и развивать его в экономическом, социальном и культурном отношениях будем не мы, то за нас это сделают другие.**

1.6. С точки зрения концепции СЦН Дж. Арриги, исторически выделяются так называемые четыре «долгие» века:

- Долгий XV–XVI века (1340–1620 гг.),
- Долгий XVII век (1560–1780 гг.),

- Долгий XIX век (1740–1870 гг.),
- Долгий XX век (1870–н.в.).

Суть этих «долгих» веков в том, что они определяются СЦН, т.е. экспансией капитала, сначала в развитие производства и торговли, а затем по мере снижения нормы прибыли в материальном производстве, его экспансией в финансовую сферу. Длительность СЦН больше века (об этом свидетельствует эмпирика). В каждом СЦН и «долгом» веке был свой «доминант» – итальянские города-государства (Генуэзский СЦН); Голландия (Голландский СЦН); Британия (Британский СЦН) и США (Американский СЦН). Сегодня есть все основания судить о том, что происходит завершение 4-го Американского СЦН и Арриги прогнозирует возникновение следующего СЦН с центром в Азии (Китай).

Китайская экспансия в мире очевидна, также как и японская и других азиатских государств. Это свидетельствует о нарастании конкурентной борьбы за ресурсы Севера, роль которого в экономическом отношении возрастает многократно, с учетом реализации сценария, сформулированного в концепции технико-экономических ценозов.

2. Экономическое и коммерческое значение нашего Севера в современных геоэкономических условиях развития России

2.1. С точки зрения долговременных тенденций можно предположить, что **одним из важнейших факторов, определяющих расстановку и взаимодействие различных экономических сил в XXI в., будет борьба за ресурсы.** В этой связи вероятно объективное нарастание геоэкономических противоречий на Севере и в Арктике, связанное:

- с их ресурсным потенциалом и транспортным значением, с одной стороны,
- и с отсутствием признанной и нормативно оформленной демаркации морских пространств и шельфа – с другой.

2.2. **В настоящее время** основные экономические риски в неразграниченных пространствах Севера и арктического бассейна **сосредоточены в трех основных сферах:**

2.2.1. Рыболовство.

Борьба ведется за ресурсы рыболовства:

– на Берингово море приходится почти 50% общего вылова США, а для Норвегии продукция рыболовства – вторая по значимости статья экспорта (более 3,0 млрд евро).

2.2.2. Углеводородные ресурсы.

Углеводородные ресурсы арктического шельфа превышают 100 млрд т у.т., из них практически две трети приходится на российскую Арктику, в то

время как объем добычи на норвежском шельфе будет неуклонно сокращаться (сейчас он обеспечивает почти половину общего объема потребления в ЕС).

2.2.3. Транспортные коридоры и пространство.

Особое значение приобретают транспортные коридоры и их режим (национально регулируемый или свободный).

Экономические противоречия в этих сферах определяются:

- борьбой за правовой контроль над пространствами, финансовый и технологический контроль за видами экономической деятельности;
- военный контроль (как и экологическая политика) – в виде дополнительного инструмента обеспечения экономических интересов.

2.3. Оценка конкурентных преимуществ экономического потенциала российского Севера (по нефти и газу).

2.3.1. Запасы нефти.

- Тезис о масштабности запасов нефти в национальной экономике весьма сомнителен (см., например: *Паршев.* Почему Россия не Америка).
- При их удельном весе в мировых запасах в размере **менее 5%** наша экономика работает в **очень истощительном режиме,** производя более 15% мировой добычи нефти.
- Не случайно во многих экспертных заключениях звучат опасения, что в ближайшем будущем спад в этом секторе неизбежен.
- Для примера. В США, когда несбалансированность их системы нефтедобычи достигла в 80-е годы примерно такого же уровня, как в России: в течение 15 лет объемы добычи нефти внутри страны снижались с 600 до 350 млн тонн, формировался стратегический резерв и неприкосновенный ресурс для будущих поколений, дефицит же сырья компенсировался наращиванием импорта.

При этом использовались два независимых источника:

- далеко добываемая, но дешевая нефть из Саудовской Аравии и Арабских Эмиратов,
- и более дорогая, но с коротким транспортным плечом нефть из Канады.

Т.о., стабильность и самодостаточность сформировавшейся системы поставок нефти на американский рынок делает малоперспективными любые попытки найти нишу для поставок туда российской нефти, отличающихся повышенными затратами и рисками.

2.3.2. Запасы газа.

- Россия имеет в этой сфере стратегические преимущества: более 25% мировых запасов и такой же удельный вес производства.
- Традиционно основным потребителем российского газа является Европа, куда поступает более 90% отечественного экспорта.

- В ближайшее время положение только осложнится, так как за пределами 2012 г. начнется существенное сокращение добычи, как газа, так и нефти в Северном море, и в результате Европейский союз будет испытывать острую необходимость замещения выбывающих источников.

- В этом аспекте газ Штокмановского месторождения, при всех технологических проблемах и высоких затратах, может стать приоритетным для этого рынка.

- В настоящее время сжижается почти 15% мировой добычи природного газа, что составляет около 40% всего экспорта.

- Почти 90% этой продукции потребляется странами Азиатско-Тихоокеанского региона, в первую очередь Японией и Южной Кореей.

Т.о., строительство заводов по сжижению газа является не только технологическим прорывом для России, но и важнейшим шагом в диверсификации поставок на мировые рынки.

Вместе с тем, в этой сфере **существует проблема:**

Если брать не ресурсы, а запасы, то доля российских нефтегазовых провинций в общем российском балансе углеводородного сырья крайне невелика: по запасам газа она составляет 8%, по нефти – и вовсе 1%.

В газовой составляющей из отмеченных процентов подавляющая часть приходится на Штокмановское месторождение. Других подготовленных запасов сегодня нет, а средства, выделяемые государством на их подготовку, как следует из Стратегии изучения и освоения нефтегазового потенциала континентального шельфа на период до 2020 г., крайне малы для масштабного освоения этого важнейшего мегарегиона.

Т.о., в настоящее время разведанные запасы углеводородного сырья на российском арктическом шельфе вряд ли могут иметь стратегическое значение из-за их небольших объемов и сложности освоения месторождений. Однако при существующих масштабах мировой добычи нефти и газа, а тем более ***с учетом резкого расширения емкости азиатского рынка ресурсы в первую очередь Баренцева и Карского морей могут стать важным фактором в обеспечении сбалансированности европейского рынка и сохранении на необходимом уровне энергетической безопасности России.***

2.3.3. Запасы стратегического сырья, руд цветных и редких металлов.

В северных зонах России сосредоточена большая часть этих металлов:

- золото – 40%,
- хром и марганец – 90%,
- металлы платиновой группы – 47%,
- коренные алмазы – 100%,
- уголь, никель, кобальт, олово, и т.д. – 50%,

- медь – 60%, и т.д.

В целом общая стоимость минерального сырья только в недрах Арктики по разным оценкам превышает 30 трлн долл.

2.3.4. Биоресурсы.

- Арктическая морская среда является ареалом распространения многих видов животных.
- Более 150 видов рыб населяют арктические и субарктические воды, в т.ч. для рыбного промысла.
- Рыбохозяйственный комплекс арктической зоны обеспечивает до 15% вылова водных биоресурсов России.

3. Перспективы развития ведущих секторов экономики российского Севера (Европейская часть России и Арктика)

- Начало освоения месторождений углеводородных ресурсов и минерального сырья на континентальном шельфе, а в более отдаленной перспективе – на океанических склонах.
- Развитие транспортных грузопотоков, в первую очередь морских перевозок, в том числе на основе развития Мурманского и Архангельского транспортных узлов.
- Диверсификация рыбопромышленного и лесопромышленного комплексов на основе углубления переработки и освоения нетрадиционных видов ресурсов.
- Повышение инновационного уровня производства, в том числе за счет создания центров технологического «прорыва» (особых экономических зон) и на их основе – кластеров конкурентоспособности.

Таким образом, ***энергетические ресурсы*** российского Севера и российского сектора Арктики и ***транспортный потенциал*** региона, в частности Северный морской путь, ***при эффективном их использовании могут обеспечить повышение роли и статуса этого региона, как на национальном пространстве, так и на международной арене и стать одним из инструментов системной модернизации экономики страны.*** Это особенно важно в условиях усиления процессов глобализации и с учетом необходимости встраивания России в новую геоэкономическую модель мирового развития как полноценного глобального игрока.

В.С. Кузнецов
Заместитель директора
национального парка «Русская Арктика»,
кандидат географических наук

Экология Русского Севера: современное состояние и перспективы

Экологические проблемы, являющиеся частью глобальных проблем современного мира, впервые официально были обозначены во второй половине двадцатого века и на сегодняшний момент сохраняют свою актуальность. Мир живой природы разнообразен, а взаимодействие живых организмов с окружающей средой настолько специфично и уникально, что однозначно утверждать какие факторы и в какой степени воздействуют в тех или иных природных условиях для не специалиста достаточно сложно. Здесь нет унификации, понятной простому человеку, а есть биологические закономерности функционирования живой природы.

Вместе с тем, факторы антропогенного, а точнее техногенного характера, вызванные значительным внедрением человека в природу с развитием технического прогресса усиливаются, и теперь уже не только ученые и специалисты, но и простые люди начинают говорить об экологических последствиях активного внедрения человеческой деятельности в природные процессы. Однако следует признать, что внедрение новых технических средств и технологий для современного мира явление, несомненно, полезное, так как без техники и технологических процессов невозможно как развитие самого человека и процесса познания, так и соответственно просто экономического развития территории. Поэтому оценку современного состояния экологических проблем необходимо проводить не только по критериям биологического и географического характера, но и принимая во внимание технологические аспекты современного производства, и связанные с этим вопросы экономики.

Для каждой географической зоны Земли экологические проблемы будут иметь свою региональную специфику. Принято считать, что устойчивость природных процессов в условиях севера и особенно Арктики наиболее уязвима по отношению к техногенному воздействию. Связано это с тем, что в этой природно-климатической зоне отмечаются резкие колебания температурного фона в течение года и на протяжении долгого зимнего периода, когда природа «спит», все загрязняющие вещества, поступающие от промышленной деятельности человека, накапливаются. В короткий летний период, когда природа оживает, и активизируются процессы самоочищения, очистке подвергается

лишь часть отходов на ограниченной территории, значительная же часть отходов продолжает накапливаться, усугубляя экологическую обстановку.

Меняющийся температурный фон северных территорий и Арктики в целом во многом зависит от атмосферной циркуляции. С поступлением в арктические регионы теплой воздушной массы с более низких широт, температурный фон повышается, и происходит усиление процессов очистки от легко окисляемых органических веществ, которые могут присутствовать как в атмосферном воздухе, так и в почвенном, либо ледяном покрове. Однако, в силу глобального переноса воздушных масс в тропосфере Земли, вместе с атмосферным воздухом более южных территорий в Арктику заносятся загрязняющие вещества, поступающие в атмосферу от технологических объектов действующих предприятий промышленных зон, расположенных в северных приарктических районах. Циркуляционные системы Арктики функционируют периодически, поэтому за активной циклонической деятельностью наступает период формирования однородной воздушной массы, в условиях которого происходит оседание загрязняющих веществ, поступивших с воздушными потоками из более южных регионов. Вследствие этого земная поверхность севера и Арктики получает дополнительное загрязнение вместе с атмосферными выпадениями. Следует иметь в виду, что характер воздушных потоков сильно зависит от сезона: например, зимой и весной в Арктику нередко попадают загрязнённые воздушные массы из отдалённых районов Евразии.

Процессы очистки природной среды на севере и арктических районах во многом зависят не только от температурного фона, но также и от величины ледяного покрова Северного Ледовитого океана и сохраняющихся пространств с открытой водой. За последние годы отмечается резкое сокращение ледяного покрова, связанное с воздействием определенных факторов, среди которых выделяются такие, как повышение температуры воздуха, изменения в атмосферной циркуляции, увеличение притока тепла из океана. За последние пятьдесят лет были отмечены три периода повышенных летних температур по всей морской Арктике, в районе западной Гренландии и прилегающего Канадского архипелага. Именно здесь сосредоточены большие запасы льда и снега. Первый период приходится на конец 1950-х – начало 1960-х годов, второй – на конец 1970-х – начало 1980-х, третий, самый продолжительный, с 1990-х по настоящее время. В течение всех трех периодов отмечается опреснение воды в Северной Атлантике, что получило название великой соленостной аномалии.

Наблюдаемое потепление в Арктике ведет к деградации ледников и вечной мерзлоты на арктической суше. Крупнейший в северном полушарии Гренландский ледник дважды подвергся в начале XXI века сильнейшему летнему таянию в 2002 и 2005 годах.

Исследования ученых, которые ведут постоянные наблюдения за ледовым покровом Арктики, показали, что в связи с глобальным потеплением площади ледников постоянно сокращаются. По данным специалистов Метеорологического управления Великобритании, с 50-х годов прошлого века и до настоящего времени площадь ледяного покрова Северного Ледовитого океана уменьшилась на 20%, а средняя толщина льда зимой сократилась на 40%. При сохранении этой тенденции «ледяная шапка» на Северном полюсе может исчезнуть уже через 80 лет. Существуют прогнозы, согласно которым лед Северного Ледовитого океана может полностью исчезнуть уже к 2060 году.

Повышение температуры воздуха в районах залегания вечной мерзлоты увеличивает глубину оттаивания грунта в летний период, а в зимний период уменьшает глубину промерзания почвенного слоя. Вследствие этого увеличивается толщина активного слоя почвы и глубина залегания вечной мерзлоты. Эти явления отмечены в конце XX века в бассейнах рек Обь, Енисей и Лена. В целом южная граница вечной мерзлоты в России по экспертным оценкам сместиться к северо-востоку на 150–200 км, сократив при э том общую площадь на 12–15%.

Рис. 1. Арктическое побережье

Процесс изменения климата Земли в арктической зоне, отмеченный на расчетных моделях потепления климата, свидетельствует о дальнейшем сокра-

щении поверхности морского льда и о продолжающейся деградации вечной мерзлоты. Несомненно, эти процессы влияют на поведение загрязняющих веществ в природной среде, сокращая временной интервал накопления их в природе, и увеличивая промежутки повышенной активности биотических сообществ и периоды самоочищения.

По имеющимся оценкам международных организаций экологическая обстановка в Арктике оценивается как напряженная и, в силу региональных особенностей расположения промышленных предприятий, спецификой их производства, а также циркумполярным движением воздушных масс, характеризуется следующим образом.

Наибольшее опасение вызывает загрязнение Арктики устойчивыми к разложению органическими веществами, относящимися к группе стойких органических загрязнителей (СОЗ). Эти вещества обнаруживаются на настоящий момент не только в почвах, но и в органах обитающих в Арктике животных.

Стойкие органические загрязнители представляют собой особую группу органических веществ, которые признаны международным сообществом как вещества, представляющие значительную опасность для здоровья человека и окружающей среды. Общие свойства СОЗ – чрезвычайно высокая токсичность, способность накапливаться в тканях живых организмов, длительное время сохраняться в окружающей среде и крайне медленно разрушаться под воздействием естественных природных факторов. Опасность СОЗ состоит также в том, что они переносятся на большие расстояния вместе с течениями воды и потоками воздуха, перемещаясь в регионы, значительно отдаленные от первоначального источника. В настоящее время СОЗ обнаружены во многих местах арктической зоны, куда они могут поступать как из точечных источников, так и за счет глобального переноса с атмосферным воздухом и водными потоками.

Атмосферный перенос в Арктику от источников загрязнения в низких широтах может занять от нескольких дней до нескольких недель. Кроме атмосферных потоков воздуха, также речные и морские течения доставляют загрязняющие вещества в Арктику и распространяют их по ее территории. В России Енисей, Обь и другие северные реки являются источником доставки загрязняющих веществ в Арктический регион, особенно в период паводков. Некоторые из крупнейших индустриальных центров России располагаются на берегах рек, впадающих в арктические моря.

Загрязнение Арктики СОЗ среди прочих причин объясняется и специфическими климатическими условиями, присущими арктическим областям. Специфические климатические условия: низкая температура и отсутствие света зимой ограничивают период естественного разложения полихлорбифенилов

(ПХБ) и других СОЗ и способствует их интенсивному накоплению в объектах окружающей среды.

В арктической зоне России можно выделить отдельные районы, где явно наблюдаются экологические последствия хозяйственной деятельности. Всего таких районов 27, из них 11 – на суше, 16 – в морях и прибрежной зоне. Исследования показали, что в этих районах нарушен естественный геохимический фон, произошла деградация почвенного покрова и растительности, нарушены естественные цепи питания биотического сообщества.

Территориально, импактные зоны загрязнения распределены крайне неравномерно. По оценкам масштаба выбросов загрязняющих веществ в атмосферу самые большие зоны расположены вблизи Норильской агломерации и в районе освоения нефтяных и газовых месторождений Западной Сибири. Один очаг загрязнения расположен в Мурманской области, где сосредоточены предприятия горно-металлургического комплекса, болевой точкой является арктический архипелаг – Земля Франца-Иосифа, где накоплено большое количество отходов на закрытых полярных станциях и объектах военного назначения.

Рис. 2. В прибрежной зоне

По данным Министерства природных ресурсов России загрязнение арктических морей России на настоящий момент ограничивается прибрежными водами участков акваторий, прилегающих к районам активной хозяйственной деятельности. Особо сильное антропогенное воздействие испытывают экоси-

стемы Белого, Баренцева и Карского морей, что связано в основном с потенциальной опасностью радиоактивного загрязнения.

Вместе с тем, по материалам объединенной норвежско-российской экспертной группы, которая проводила обследования в 1992–1994 годах и в 2012 году мест захоронения радиоактивных отходов на российской территории, радиационного загрязнения Карского моря зарегистрировано не было.

Подводя итог, можно сказать, что по экспертным оценкам экологическая обстановка на севере и в арктической зоне зависит от специфических природных условий арктической зоны и наличия промышленных предприятий. При этом понятие экологическая обстановка в данном случае ограничивается сведениями о степени загрязнения природной среды различными химическими соединениями. Значительную роль в этой природно-климатической зоне играют также загрязняющие вещества, поступающие вместе с воздушными и водными потоками из сопредельных территорий. Оценка ситуации свидетельствует о том, что все локальные участки загрязнения севера и Арктики связаны с наличием предприятий горно-металлургического комплекса и закрытых объектов военного назначения.

Поэтому развитие деятельности человека здесь следует соизмерять с климатическими условиями, характеризующимися длительным периодом полярной ночи и коротким летним периодом, когда процессы самоочищения хотя и наблюдаются, но идут крайне медленно. Для промышленного производства здесь необходимо использование таких технологических приемов, которые дают минимальное количество отходов. Следует исключить также специальное захоронение отходов в этой зоне, что практиковалось в недалеком прошлом. С экономической точки зрения жесткие экологические требования, предъявляемые для объектов и видов деятельности в этой природно-климатической зоне, на современном этапе не смогут обеспечить получение прибыли. Поэтому роль государственного регулирования хозяйственной деятельности здесь весьма существенна.

В настоящее время в России начались работы по очистке Арктики от накопленного в прошлой хозяйственной деятельности экологического загрязнения на островах арктического архипелага Земля Франца-Иосифа. Работы эти будут проводиться достаточно долго, так как несоблюдение экологических требований при ведении хозяйственной деятельности в послевоенный период привело к очаговому загрязнению Арктики. Поэтому организация любой деятельности человека на севере и в Арктике в настоящее время перед принятием решения о начале хозяйственной или военной деятельности требует предварительной оценки и научного расчета экологических последствий

Литература

1. Природоохранное сотрудничество в Баренцевом регионе (обзор первого десятилетия), Министерство охраны окружающей среды Финляндии. Хельсинки, 2005.

2. Охрана окружающей среды в Российской Федерации: состояние и проблемы. Счетная палата Российской Федерации, Москва, 2009.

3. Государственные доклады МПР России, Минприроды России о состоянии и об охране окружающей среды Российской Федерации за 2005–2011 годы.

4. *Горбацкий Г.В.* Природа зарубежной Арктики. М., 1951.

5. *Горбацкий Г.В.* Северный и южный океаны. Л., 1985.

6. *Юдахин Ф.Н., Боголицын.К.Г., Щеголева Л.С.* Экологические проблемы арктических и приарктических территорий России. Архангельский научный центр УрО РАН. Архангельск, 2010.

7. Экологические пробелы Арктики и северных территорий. Межвузовский сборник научных трудов, выпуск 14. Архангельск, 2011.

8. *Алексеев Г.В., Захаров В.Ф., Иванов Н.Е.* Изменение современного климата Арктики. В сборнике статей Исследование изменений и процессов взаимодействия океана и атмосферы в Арктике и Антарктике. Труды ААНИИ. Т. 447. СПб.: Гидрометеоиздат, 2007.

9. *Данилов А.И., Алексеев Г.В., Дмитриев В.Г., Клепиков А.В., Моргунов Б.А., Петров В.С.* Изменение климата и устойчивое развитие Арктики, В сборнике статей Исследование изменений и процессов взаимодействия океана и атмосферы в Арктике и Антарктике. Труды ААНИИ. Т. 447. СПб.: Гидрометеоиздат, 2007.

10. *Куражов В.К., Иванов В.В., Коржиков А.Я.* Роль атмосферной циркуляции в формировании долгопериодных колебаний климата Арктики, В сборнике статей Исследование изменений и процессов взаимодействия океана и атмосферы в Арктике и Антарктике. Труды ААНИИ. Т. 447. СПб.: Гидрометеоиздат, 2007.

Федеральные законы

1. № 33-ФЗ от 14 марта 1995 года «Об особо охраняемых природных территориях».

2. № 174-ФЗ от 23 ноября 1995 года «Об экологической экспертизе».

3. № 89-ФЗ от 24 июня 1998 года «Об отходах производства и потребления».

4. № 96-ФЗ от 14 мая 1999 года «Об охране атмосферного воздуха».

5. № 7-ФЗ от 10 января 2002 года «Об охране окружающей среды».

Указы Президента Российской Федерации

6. От 1 апреля 1996 года № 440 «О концепции перехода Российской Федерации к устойчивому развитию».

7. От 19 октября 1996 года № 1249 «О порядке ведения государственного кадастра особо охраняемых природных территорий».

Распоряжения Правительства Российской Федерации

8. От 31 августа 2002 года № 1225-р «Об экологической доктрине Российской Федерации».

О.А. Красникова
Научный сотрудник, заведующий сектором картографии отдела фондов и обслуживания Библиотеки РАН, кандидат исторических наук

Карта Северного берега России 1612 г. Исаака Массы и Книга Большому чертежу Московского государства

В 1612 г. в Амстердаме географ, картограф и издатель Гессель Герритс опубликовал сборник статей под заглавием «Beschryvinghe Vander Samoyeden Landt in Tartarien» («Описание Страны Самоедов в Тартарии»), в который вошли две статьи, посвященные Сибири, написанные голландским купцом и путешественником Исааком Массой. В первой повествуется о покорении Сибири и о начатой Строгановыми русской торговле с туземцами в Сибири, а во второй помещено краткое описание путей, ведущих из Москвы в Сибирь, рек северо-востока и перечень основанных москвитянами сибирских городов[499]. К статьям была приложена карта северного берега России с надписью на верхнем поле: «Caerte van't Noorderste Russen, Samojeden ende Tingoesen Landt: also dat vande Russen afghetekent en door Isaac Massa vertaelt is», т.е. «Карта Северной России, Самоедии и Тунгусской земли, а также часть России, о которой рассказал Исаак Масса».

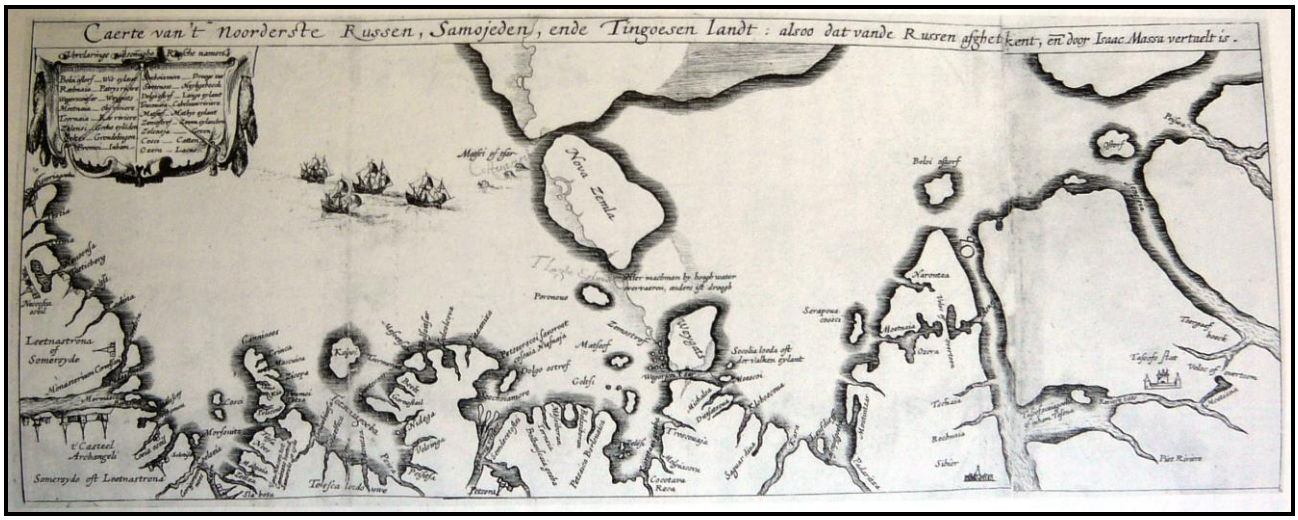


Рис. 1. Карта северного берега России Исаака Массы

[499] *Алексеев М.П.* Сибирь в известиях иностранных путешественников и писателей. Иркутск, 1941. С. 252. Здесь же опубликован перевод статей И. Массы: I. Покорение Сибири (С. 256–263); II. Краткое описание путей и рек, ведущих из Московии на восток и северо-восток, в Сибирь Самоедию и Тунгусию, постоянно проходимых русскими, с дальнейшими открытиями в сторону Татарии и Китая (С. 263–268).

Статьи Массы явились для западного читателя настоящим открытием и сразу же были переведены на многие европейские языки. Привлекла к себе внимание и важнейшая новая карта побережья огромного холодного океана. Вопрос о происхождении карты и ее источниках в течение длительного времени занимал исследователей. Теперь, наконец, появилась возможность разрешить этот вопрос.

Доставивший карту в Европу Исаак Масса был потомком богатых итальянских торговцев, переселившихся в Голландию в самом начале Реформации, кальвинист по вероисповеданию. Он родился в Харлеме в 1587 году. В детстве он, по его собственному свидетельству, не получил не только систематического, но вообще никакого образования, а приобретенному позднее солидному запасу знаний обязан только самому себе. По воле родителей Масса довольно рано начал самостоятельную жизнь – уже в возрасте 14 лет он прибыл в Россию, куда его отправили для изучения торгового дела. Там Масса, в числе прочего, начал интересоваться северо-востоком России, вначале, вероятно, как рынком сбыта и сырья, а также пространством, открывающим торговый путь в Китай. Однако собранные им и позднее опубликованные обширные географические и этнографические сведения выдают в нем, по меткому выражению историка М.П. Алексеева, человека, не чуждого науке землеведения. Масса прожил в Москве восемь лет, и стал свидетелем голода 1602 г., а также событий Смутного времени, которые и вынудили его покинуть в 1609 г. Москву и возвратиться через Архангельск на родину. Несколько лет спустя Масса вернулся в Россию уже будучи послом Генеральных штатов, и, выполняя дипломатические поручения своего правительства, находился в постоянных разъездах между Московией и Голландией. Последний его визит в Москву состоялся в 1633–1634 годах. Весной 1635 года Масса встречал царское посольство в Амстердаме и участвовал в качестве переводчика в переговорах с Генеральными штатами. Пожалуй, это последние известные сведения о его деятельности. Скончался Масса в 1643 году в возрасте 57 лет. Еще после первого возвращения из России Масса по свежим впечатлениям, в 1610 г., написал воспоминания, которые озаглавил «Een coort verhael van begin en oorsprongk deser tegenwoordige oorlogen en tpoeblen in Moscobia, totten jare 1610 int. Cort overlopen ondert gouvernement van diverse vorsten aldaer» («Краткое известие о начале и происхождении современных войн и смут в Московии, случившихся до 1610 года за короткое время правления нескольких государей»), и поднес принцу Оранскому Морицу, однако рукопись эта увидела свет не скоро. Тогда же он изложил в двух статьях свои сведения и о Сибири, и судьба этих сочинений сложилась более счастливо – и статьи, и карта сразу же взволновали европейского читателя.

Карта северного берега России охватывает громадное пространство – северную часть Кольского полуострова, европейское побережье севера России, полуострова Ямал, Гыданский и часть Таймыра до устья р. Пясины[500]. Там же, в левом углу карты, в картуше помещен небольшой словарь – “Verclaringe va Somigne-Russche namen”, где дан перевод на голландский язык некоторых русских географических названий: Beloi ostorf – Wit eylant, Reebnaia – Patrys riviere, Wegorscoitsar – Weygats, Moetnaia – Ohij riviere, Tsernaia – Roo riviere, Zelensi – Grone eylanden, Goltsi – Grondelingen, Promoi – Inham, Soechoiamore – Drooge Zee, Swetenoos – Heyligehoeck, Dolgo ostrof – Lande eylant, ...Matseof – Mathys eylant, Zemostrof – Zeven eylanden, Zeleneia – Groen, Cosci – Catten, Ozera – Lacus.

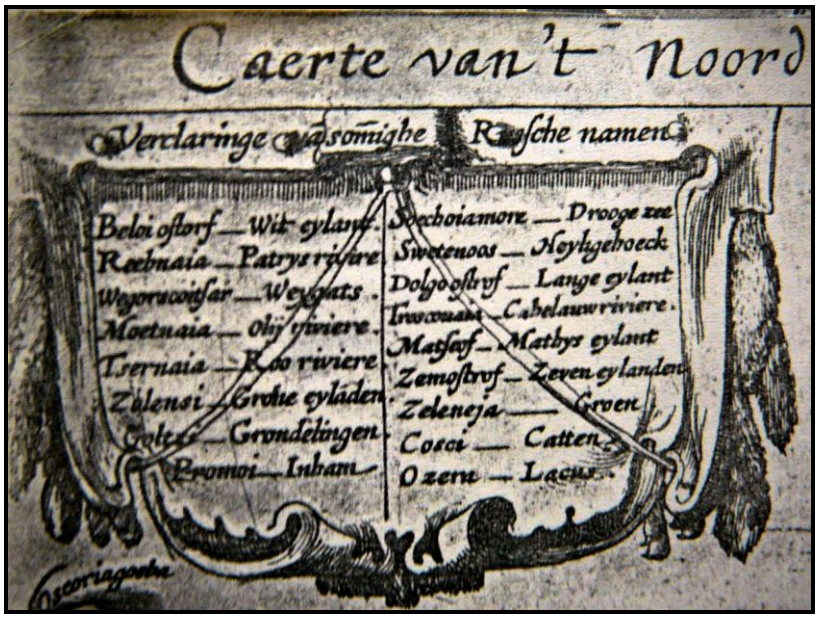


Рис. 2. Словарь – “Verclaringe va Somigne-Russche namen”

Уже из этого видно, что для составления своей карты Исаак Масса воспользовался русскими источниками. И это подтверждает он сам: «Жил в то время в Московии брат одного моего друга, сам участвовавший в этих открытиях в Сибири; этот друг передал мне одну карту, полученную из уст своего брата, ныне уже покойного, и им начертанную, сам же он проплыл залив Вай-

[500] Существует три версии карты: 1) одна, датированная 1611 г., 2) недатированная, в сборнике 1612 г., 3) недатированная, в переиздании сборника в 1613 г. Они отличаются друг от друга в деталях, но направление их развития не следует этой хронологии. Наиболее ранним, неоткорректированным изданием карты является издание 1612 г., а карта, датированная 1611 годом, представляет собой финальную редакцию. Подробнее см.: *Bagrow L.* A History of Russian Cartography up to 1800 / Henry W.Castner (ed.). Wolfe island, Ontario, 1975. P. 27. Для нашего же исследования это большого значения не имеет.

гач и знает все места до Оби; о положении стран за этой рекой он узнал от других»[501].

Таков был один из источников сведений о восточной части карты Массы. Но оставалось неясным, каковы были источники ее западной и центральной частей и когда они были составлены. Между тем, эта карта, долгое время остававшаяся единственной картой севера Восточной Сибири, всегда привлекала к себе повышенный интерес.

Относительно датировки русской основы этого чертежа уже давно существует два мнения. Академик И. Гамель писал: «… карта, составленная в Москве, вероятно, в 1604 и никак не позже 1608 года и напечатанная для Массы с голландскими надписями»[502]. Историк И. Кенинг согласился с мнением Гамеля и лишь внес уточнение: «… определенно, после 1601 года, так как содержит Тазовский город (также называемый Мангазея) на восточном берегу реки Таз, основанный в этом году»[503].

Для нас особое значение имеет то, что в данной карте множество географических названий явно связаны с Книгой Большому чертежу (далее – КБЧ), в которой описан так называемый «Старый чертеж» Московского государства. Введение в научный оборот во второй половине XX в. многих неизвестных ранее архивных документов позволило изучавшему этот вопрос историку Б.П. Полевому убедиться в том, что «Старый чертеж» Московского государства был отнюдь не большим настенным чертежом, как предполагали ранее (богатейшее содержание КБЧ вряд ли могло уместиться на одной карте), а так называемой «чертежной книгой» – целым комплексом картографических документов, который был составлен при Борисе Годунове в 1598–1601 гг. и содержал:

1) обзорную карту сравнительно небольшого размера, включающую всю территорию Московского государства и “поля” (земель от Москвы до Крыма);

2) чертеж Москвы, составленный специально для «Старого чертежа» Московского государства;

3) план Кремля (на котором были изображены все дома, в которых жили в Кремле родственники Годуновых), опубликованный позднее, в 1662 г. одним из крупнейших картографов и издателей В. Блау с сохранением русских названий;

---

[501] *Алексеев М.П.* Сибирь в известиях иностранных путешественников и писателей. Иркутск, 1941. С. 255; *Кордт В.А.* Материалы по истории русской картографии. Вторая серия. Вып. 1. Карты всей России, северных ее областей и Сибири. Киев, 1906. С. 16–17; *Bagrow L.* A History of Russian Cartography up to 1800 / Henry W.Castner (ed.). Wolfe island, Ontario, 1975. P. 51; *Keuning J.* Isaak Massa. 1586–1643 // Imago Mundi. 1953. X. P. 68.

[502] *Гамель И.Х.* Англичане в России в XVI и XVII столетиях. Статья вторая. СПб., 1869. С. 208; *Hamel J.* Tradescant der Alter in Russland. St.P., 1847. P. 2, 230.

[503] *Keuning J.* Isaak Massa. 1586–1643 // Imago Mundi. 1953. X. P. 68.

4) серию маршрутных «партикулярных» чертежей, в основном, рек и шляхов, взаиморасположение которых показывала обзорная карта;

5) особые «росписи» в тех случаях, когда отсутствовали те или иные маршрутные чертежи.

Такое коренное изменение представлений о структуре описанных в КБЧ чертежей произошло после публикации, в первую очередь, в 1958 г. в Гааге атласа Сибири С.У. Ремезова, известного в литературе под названием «Хорографическая книга»[504] и представляющего собой именно серию маршрутных карт-чертежей. Вскоре несколько подобных путевых чертежей XVII в. рек Сибири были воспроизведены в «Атласе географических открытий в Сибири и северо-западной Америке»[505]. Так стало очевидно, что в XVII в. отдельные чертежи рек и дорог были наиболее распространенной формой картографических документов и обычно были «прилогами»-дополнениями – к общим сводным чертежам. «Росписи»-описания – этих путевых чертежей рек и шляхов и составили основное содержание КБЧ. По этому принципу были сформированы как «Старый» чертеж Московского государства, так и «Годуновский чертеж» 1667 г., отчетный чертеж Н.Г. Спафария 1675–1678 гг., и «Чертеж части Сибири» Семена Ремезова1697 г.[506]

«Старый чертеж» Московского государства хранился в Московском Кремле, в здании Разрядного и Посольского приказов, изображенных в виде буквы «П» на чертеже «Кремлена города», который входил в первую часть упомянутого «Старого чертежа». Известно, что во время московского пожара в мае 1626 г., когда это здание было уничтожено огнем, из него все же были вынесены различные книги, и одной из них, была, несомненно, «чертежная книга» «Старого чертежа». После пожара была произведена опись уцелевшего от пожара имущества и предпринята большая и сложная работа по восстановлению старых и утраченных во время пожара документов, в том числе, в Разрядном приказе была составлена опись спасенных от пожара дел. Именно тогда было начато перечерчивание уцелевшего от пожара «Старого чертежа… всего Московского государства», который от долгого употребления «избился весь» и «розвалился». Думные дьяки Федор Лихачев и Михаил Данилов велели «чертещику» Севского стола Разрядного приказа Афанасию Мезенцову сделать но-

---

[504] The Atlas of Siberia by Semyon Remezov. Facsimile ed.with an introduction by L.Bagrow. s'Gravenhage, 1958.

[505] Атлас географических открытий в Сибири и северо-западной Америке / Под ред. А.В. Ефимова. М., 1964. № 35–40. См.: *Полевой Б.П.* Сибирская картография и проблема "Большого чертежа" // Страны и народы Востока. 1976. № 18. С. 213.

[506] *Полевой Б.П.* О роли Отделения этнографиии Русского географического общества в изучении "Книги Большому чертежу" // Очерки истории русской этнографии, фольклористики и антропологии. М., 1977. Вып. VII. С. 51.

вый чертеж Московскому государству и составить к нему «роспись», которая была написана осенью 1627 г.[507] и получила название «Книги Большому чертежу»[508]. Эта «роспись» или «Книга Большому чертежу» представляет собой последовательное описание карт и партикулярных чертежей, составлявших «чертежную книгу» «Старого чертежа» Московского государства.

С течением времени следы чертежей Московского государства затерялись, но в различных библиотеках и частных собраниях бережно сохранялись рукописи «Книги Большому чертежу» – ценнейшего географического памятника средневековой России. Попытки восстановления на основе тексте КБЧ «древней географической карты России и сопредельных стран» предпринимались неоднократно с середины XIX в. В 1852 г. Отделение этнографии Русского географического общество выдвинуло эту задачу на открытый общероссийский конкурс. Представленная единственная (!) работа некоего Г.С. Куклинского оказалась неудовлетворительной[509]. И уже позднее член Отделения этнографии Е.К. Огородников представил три капитальные работы, посвященные отдельным частям КБЧ, две из которых касались северного побережья России: «Мурманский и Терский берега по Книге Большого чертежа» (СПб., 1869) и «Прибрежья Ледовитого и Белого морей по Книге Большого чертежа» (СПб., 1875)[510].

Гипотезу о том, что в основе иностранных карт территории России, в частности, карты самого Гесселя Герритса, опубликованной в 1613–1614 гг. могли лежать данные «Старого чертежа» Московского государства, описанного в КБЧ, одним из первых выдвинул К. Бэр[511]. Он прямо предполагал, что И. Масса имел у себя «копию с Большого Чертежа»[512]. По свидетельству Я.В. Ханыкова, известного и своими картографическими трудами, Бэр считал, что у Массы бы-

---

[507] *Хабургаев Г.А.* Замечательный географ начала XVII в. // Курская правда. 1955. 3 сент.; *Ураносов А.А.* К истории составления “Книги Большому чертежу” // ВИЕТ. 1957. Вып. 4. С. 188–190; *Ураносов А.А.* К истории картографических работ в Русском государстве в начале XVII в. // ТИИЕиТ. 1962. Т. 42. Вып. 3. С. 272–275.

[508] *Сербина К.Н.* Книга Большого чертежа и ее редакции // Исторические записки. Т. 14. 1945. С. 133; *Полевой Б.П.* Сибирская картография и проблема Большого чертежа // Страны и народы Востока. 1976. № 18. С. 218.

[509] Двадцатипятилетие Имп. Русского географического общества. 13 января 1871 г. СПб., 1872. С. 142–146, 154–157; *Полевой Б.П.* О роли Отделения этнографии... С. 48.

[510] К задаче исследования КБЧ попытался вернуться в 1918 г. географ-энциклопедист В.П. Семенов-Тянь-Шанский, а основных успехов в изучении КБЧ удалось достичь лишь в 1950–1960-е гг.

[511] *Бэр К.* Заслуги Петра Великого по части распространения географических познаний // Зап. РГО. 1849. Т. III. С. 217–253; Т. IV. С. 260–283.

[512] *Бэр К.М.* Заслуги Петра Великого по части распространения географических познаний о России и пограничных с нею землях Азии // Записки РГО. Кн. 4. 1850. С. 263.

ла и сама рукопись «Книги Большого чертежа»[513]. Позднее гипотезу Бэра поддержали другие исследователи[514], и сейчас она уже нашла свое подтверждение[515].

Проверим еще одну гипотезу – о том, не является ли карта Северного берега России 1612 г. Исаака Массы отражением маршрутных чертежей, описанных в КБЧ?[516]

Западной части побережья, показанной на карте Исаака Массы, соответствует по КБЧ описание «Морским берегом от усть реки Онеги до усть реки Двины, реки, которые текут в море»[517]. Сравнение росписи маршрутного чертежа и соответствующей ей части побережья на карте показывает, что совпадают почти все географические названия. В части устья Двины изображение у Массы даже более подробно: нанесены названия всех четырех рукавов устья реки, в то время как в КБЧ просто указано: «... река Двина потекла в море четырьма устьи на 50 верстах»[518]. Это, несомненно, объясняется тем, что Исаак Масса, возвращаясь в 1609 г. из Москвы в Голландию через Архангельск, проплыл по Сухоне и Двине и смог уточнить и нанести на карту большое число географических названий[519].

Описание следующего чертежа, помещенное в КБЧ – «От устья реки Двины морским берегом на восток, которые пали в море»[520] охватывает обширное пространство от реки Двины до реки Кары. Можно отметить, что, несмотря

---

[513] *Ханыков Я.В.* Пояснительная записка к карте Аральского моря и Хивинского ханства с их окрестностями // Записки РГО. Кн. 5. 1851. С. 316.

[514] *Кордт В.А.* Материалы по истории русской картографии. Вып. 1. Киев, 1899; Вторая серия. Вып. 1. Киев, 1906; *Чечулин Н.Д.* О так называемой карте Федора Борисовича Годунова // ЖМНП. 1903. Вып. 4. С. 335–344; Атлас географических открытий в Сибири и северо-западной Америке XVII–XVIII вв. / Под ред. А.В. Ефимова. М., 1964. № 26. Историк С.М. Середонин обратил внимание на то, что около половины названий на карте И. Массы совпадают с описанием северного берега, данного в Книге Большому чертежу. (См. *Polevoi B.P.* Hessel Gerrotsz's maps of Russia 1613–1614 // New Perspectives on the Moscovite History. Selected papers from the Fourth World Congress for Soviet and East European Studies, Harrogate, 1990 / L.Hughes (ed.). New York, 1993. P. 17, 23).

[515] *Полевой Б.П.* Подтверждение гипотезы К. Бэра (о существовании связи между картой России Гесселя Герритса 1614 г. и "Старым чертежом" Московского государства) // Folia Baeriana. III. P. 241–248; *Полевой Б.П.* Сибирская картография XVII в. и проблема Большого чертежа // // Страны и народы Востока. 1976. № 18. С. 220–221.

[516] Подробнее см.: *Красникова О.А.* Об источниках карты Северного берега России 1612 г. Исаака Массы Россия-Голландия: Книжные связи XV–XX вв. СПб.: Европейский Дом, 2000. С. 261–275.

[517] Книга Большому Чертежу / Подгот. и редакция К.Н. Сербиной. М.-Л., 1950. С. 158.

[518] Там же.

[519] Это хорошо видно на карте России Гесселя Герритса, впервые опубликованной в Голландии в 1613 г. Сам чертеж, с которого Герритс выполнил свою карту, также попал к нему от Массы.

[520] Книга Большому Чертежу / Подгот. и редакция К.Н. Сербиной. М.;Л., 1950. С. 158.

на недавнюю колонизацию этих мест русскими, русские географические названия почти повсеместно вытеснили местные[521]. Интересно, что название Coski, относящееся к двум островкам в Белом море, приводится в словаре, помещенном на карте (о котором шла речь выше) и переводится Исааком Массой как Catten[522]. В заливе перед устьем Печоры также, как и ранее, вблизи устья Двины, встречается «сухое море» – Soechoia more, по-видимому, хорошо известное мореплавателям[523].

На пространстве от реки Пеши на восток на карте Массы произошло смещение надписей. Известно, что проливы здесь носят название Шар, и надпись Mesoetsar, соответствующая проливу, оказалась у острова. Самих названий устьев пролива в КБЧ нет, однако, можно допустить, что им соответствуют Верхний Шар и Нижний Шар[524] (Mesoetsar – Меньшой или Малый Шар, Bolsoitsar – Большой Шар). Далее, от Печоры до Коротаевой реки – особенный интерес вызывает показанная на карте река Petsianca Borloyauca, которая в тексте КБЧ звучит как Пещаная Бурлова. Дело в том, что в действительности это две различные реки: Пещаная и Бурлова (*Огородников*. 1875. С. 217), или Бурловая и Песчаная (*арх. Вениамин*. С. 88). Реку Песчаную в этих местах упоминает также Ф.П. Литке[525]. Тот факт, что такая характерная неточность на карте Массы повторяется в КБЧ, служит очень весомым аргументом в пользу гипотезы, что в основу карты Северного берега России легли маршрутные чертежи из состава «Старого чертежа» Московского государства.

Далее к востоку описание в КБЧ этого пространства неожиданно становится схематичным и столь кратким, что можно привести его здесь полностью:

«*От Кары реки берегом пали в море три речки, а прозвище в том месте в старом чертеже тем рекам не подписано*[526].

От тех речек за губою пала речка в море Князькова; и от Кары реки до Князьковой 120 верст; протоку Князьковой реки 170 верст.

От Князьковой реки 200 верст у моря Нярымской берег.

---

[521] *Огородников Е.Н.* Прибрежья Ледовитого и Белого морей с их притоками по Книге Большого чертежа. СПб., 1875. С. 67.

[522] Термин «кошка» означает морские мели, осушаемые отливом и снова покрываемые приливом полностью или частично. Акад. А.И. Шренк выводит его происхождение от лопарского «куошк» (См.: *Шренк А.И.* Областные выражения русского языка в Архангельской губернии // Зап. РГО. Кн. 4. 1850. С. 135).

[523] Подобный термин описан акад. А.И. Шренком: «Сухая вода – исполненный отлив или море при низшем горизонте вод, осушающее низкие берега и отмели свои» (См.: *Шренк А.И.* Областные выражения русского языка в Архангельской губернии // Зап. РГО. Кн. 4. 1850. С. 135).

[524] *Архимандрит Вениамин.* О самоедах. СПб., 1865. С. 84–85.

[525] *Литке Ф.П.* Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан на военном бриге «Новая Земля» в 1821–1824 гг. М., 1948. С. 49.

[526] В КБЧ указано, что сами реки были изображены, но без названий.

От Нярымского берега до реки Оби 130 верст.

За рекою за Обью Таз река, а в Таз реку пала река Пур.

А на реке Тазу и на Пуре Мангазея»[527].

Однако, здесь нет противоречия с изображением на карте Массы. Прежде всего, характерно, что и в КБЧ, и на карте Массы речь идет об одной и той же территории: широта полосы маршрутного чертежа заметно увеличивается, и, если прежде описаны в КБЧ и показаны на карте Массы были только устья рек и прибрежные города, то на пространстве от реки Кары к востоку обозначены притоки Оби и города Тобольск и Мангазея.

Чем же объясняется то, что описание в КБЧ этого пространства менее подробно, чем карта Исаака Массы?

КБЧ была составлена в 1627 г., а в августе 1623 г. вышел указ царя Михаила Федоровича о замене морского пути в Мангазею сухопутным – «через Камень»[528] и запрещении пользоваться морским путем под страхом «великой опалы и смертной казни»[529]. Поэтому можно предположить, что сведения об этом пути могли быть намеренно изъяты из чертежей и КБЧ. Попробуем разобраться, почему это могло произойти.

На момент составления «Старого чертежа» путь этот был давно и хорошо известен русским[530]. Подробное описание его приводится в «отписке» тобольских воевод Матвея Михайловича Годунова, князя Ивана Федоровича Волконского и дьяка Ивана Шевырева по «роспросу промышленного человека пенеженина Левки Иванова Шубина»: «… в прошлом во 109 [1601 г.] году пошли они <…> Левка с товарищи… А пришли они в Монгазею». Здесь же написано: «И торговые де и промышленные люди сказали <…>: ходят де они торговые и промышленные люди с Пинеги и с Мезени и с Двины морем… в Монгазею для промыслов своих лет по двадцати и по тридцати и болши на Пустоозеро и на Карскую дугу, на волок…»[531]. Естественно предположить, что путь этот мог быть изображен на маршрутном чертеже, входившем в общий комплекс карт «Старого чертежа».

Возможно, именно публикация карты Северного берега России Исаака Массы в 1612 и 1613 гг., и, кроме того, появление в печати подробного описания этого пути, выведанное у русских агентами Muscovi Company, привели к возникновению в 1614 году между царем Михаилом Федоровичем и тобольскими воеводами переписки «о принятии мер, чтобы немецкие люди не узнали

---

[527] Книга Большому Чертежу / Подгот. и редакция К.Н. Сербиной. М.-Л., 1950. С. 161.

[528] Русская историческая библиотека, издаваемая Археографическою комиссиею. СПб., 1875. Т. 2. Прим. к № 254. Стб. 1130.

[529] Там же. Стб. 1059, 1066.

[530] Там же. Стб. 1087–1091.

[531] Там же. Стб. 1083.

дороги в Сибирь». Причин для беспокойства у московской власти было несколько: «… чтоб <…> немцы дорог не узнали, и, приехав бы воинские многие люди Сибирским городом какие порухи не учинили, а в Монгазее и в иных сибирских городах люди немногие, стоять против многих людей некем…»[532]. Но главное – «чтоб <…> государевой казне в пошлинах истерии не было <…> потому: городов и приказных людей в тех местах нет … а толко если едут на Сибирские и на русские городы и государеве пошлине прибыль будет вдвое, потому: ехати им доведетца по городом и товары их по проезжим грамотам будут явны»[533].

Поскольку новый чертеж и КБЧ составлялись после Указа 1623 г. о запрещении пользоваться для проезда в Мангазею морским путем как «немцам», так и русским: «ни которыми обычаи Немцом в Монгазею торговати ездить поволить немошно; да не токмо им ездити, ино б, и Русским людем морем в Монгазею от Архангельского города для Немец ездить не велено же, чтоб на них смотря, немцы дорог не узнали...»[534], то вполне вероятно, что сведения о морской дороге в Мангазею могли быть умышленно изъяты, что подтверждается сравнением схематичного описания в КБЧ с картой И. Массы: изъято именно описание показанного на карте пути!

Здесь уместно вспомнить, что Исаак Масса, будучи в Москве, имел хорошие связи с дьяками приказов и царедворцами, кроме того, выучил русский язык и владел им настолько свободно, что выполнил перевод описания побед принца Морица с голландского языка на русский. Не случайно заглавие первого голландского издания в русском переводе повествования И. Массы о Сибири гласит: «Описание Страны Самоедов в Татарии, недавно приобщенной к Московскому государству, переведенное с русского языка в 1609 году…»[535]. Изложенное выше наводит на мысль, что, подобно тому, как в основу карты России Гесселя Герритса 1613–1614 гг. лег полусхематический общий «Старый чертеж» Московского государства, так и в основу чертежа Севера России Исаака Массы легли маршрутные чертежи русского Севера, описанные в Книге Большому Чертежу. В данной работе для проверки этой гипотезы нами и было предпринято сравнение географических названий на карте Массы с текстом КБЧ.

Несомненно, существует большое сходство между описанием маршрутных чертежей «Морским берегом от устья реки Онеги до устья реки Двины, ре-

---

[532] Русская историческая библиотека, издаваемая Археографическою комиссиею. СПб., 1875. Т. 2. Прим. к № 254. Стб. 1056.
[533] Там же. Стб. 1071.
[534] Там же. Стб. 1056.
[535] *Алексеев М.П.* Сибирь в известиях иностранных путешественников и писателей. Иркутск, 1941. С. 251.

ки, которые текут в море» и «От устья реки Двины морским берегом на восток, которые пали в море» и соответствующей им частью северного берега России на карте Исаака Массы. Сам Исаак Масса признавался: «Я опишу, сколько мне возможно, дорогу из России в Сибирь, но я должен сказать, что мне было невозможно узнать больше. То, что я знаю, я собрал с величайшими усилиями, и я обязан этим дружбе некоторых лиц московского двора, которые из расположения ко мне доверили мне эти сведения, долго колебавшись, прежде, чем мне их дать. Это могло стоить им жизни, потому что русский народ крайне недоверчив и не может вынести, чтобы открывали тайны его страны»[536]. Незначительные расхождения объясняются тем, что Масса, получив, наконец, согласно его собственному признанию, доступ к интересующим его материалам (в данном случае, «Старому чертежу» Московского государства), по-видимому, делал копии спешно, и оттого дважды обозначил на карте реку Голубницу, поместил название устья пролива Меньшой Шар у острова и показал две реки – Песчаная и Бурлова, как одну. В то же время он дополнил карту некоторыми интересными подробностями, например, нанес не указанные в КБЧ названия всех четырех устьев Двины, по-видимому, после его плавания по Северной Двине к Белому морю. Примечательно, что историк Кенинг, соглашаясь с тем, что Масса воспользовался для составления своей карты русскими источниками, обращает внимание на то, что он ничего не сделал для того, чтобы изменить русский оригинал карты, кроме того, что написал русские названия по-латыни. Масса даже не принял в расчет голландские исследования Новой Земли![537]

Так карта Северного берега России, доставленная Исааком Массой в Голландию, стала первой публикацией в открытой печати русских рукописных маршрутных чертежей! Тем самым еще раз подтверждается, что многие исследователи напрасно сетовали, что «Старый чертеж» Московского государства и Большой чертеж 1627 г. будто бы погибли, не оставив после себя никакого следа: в изученных в последнее время голландских чертежах очень многое заимствовано прямо из чертежей, входивших в общий комплекс картографических документов «Старого чертежа» Московского государства.

---

[536] *Пыпин А.Н.* История русской этнографии. СПб., 1892. Т. IV. С. 211; *Алексеев М.П.* Сибирь в известиях иностранных путешественников и писателей. Иркутск, 1941. С. 251; Histoire des Guerres de la Moscovie (1601–1610) par Isaac Massa de Haarlem, publie par M. le Prince Michel Obolensky et M. le Dr. A. Van der Linde. Bruxelles, 1866. I. P. 284–285; II. P. XII.

[537] *Keuning J.* Isaac Massa // Imago Mundi. X. 1953. P. 68.

Н.Л. Волковский
Профессор факультета журналистики
Санкт-Петербургского государственного университета,
доктор филологических наук, профессор

А.С. Проничев
Аспирант факультета журналистики
Санкт-Петербургского государственного университета

Арктика: противостояние в режиме масс-медиа

(мониторинг зарубежных СМИ: июль 2007 – декабрь 2012 гг.)

На протяжении долгого времени Арктика притягивала к себе внимание лишь учёных и исследователей. Существенные изменения в плане геополитической заинтересованности в ней произошли 2 августа 2007 года – с исторического момента установки экспедицией «Арктика-2007» государственного флага России и капсулы с посланием потомкам на дне океана в точке Северного полюса. С этого события тема Арктики заняла ведущее место в средствах массовой информации стран всего мира. Комментируя его, обозреватели говорят об этом шаге Москвы как решении показать, что соответствующие глубинные территории являются продолжением российского государства, и, таким образом, это положило начало международному соперничеству за Арктику, в котором теперь участвуют не только арктические страны, но и ряд государств, территории которых весьма далеки от Северного Ледовитого океана. Средства массовой информации, стремясь привлечь внимание к происходящему, стараются подавать информацию о происходящем в арктическом регионе как сенсацию. Каждый день мы можем прочитать и услышать в эфире на разных языках: *«Кому же принадлежит сегодня Арктика?», «Напряженность в Арктике усиливается», «Похолодание в Европе может быть связано с проблемами Арктики», «Россия продвигается в Арктике», «Атмосфера конфликта в Арктике», «Схватка, наблюдаемая сегодня в Арктике», «Арктика – экзотика, ставшая «горячей точкой», «Большой медведь не собирается сдавать позиции в Арктике», «Новая гонка в Арктике», «Новая стратегическая цель Китая: полезные ископаемые Арктики», «Разработка оружия и боевой техники для использования в Арктике», «Холодная война в Арктике»…* Эти и другие заголовки, которые регулярно появляются в зарубежных СМИ, создают впечатление, что битва за ресурсы этого региона уже началась.

Многие публикации СМИ направлены на защиту национальных интересов своих стран в Арктике и создание негативного образа других государств, осуществляющих мероприятия по обеспечению своих целей в этом регионе. В связи с этим ряд обозревателей отмечают, что борьба за ресурсы Арктики

способна привести в XXI веке к «холодной войне» нового типа, отличающейся от той, которая была в биполярном мире XX века. «И если во время первой "холодной войны" в мире порой становилось слишком жарко, новая "холодная война" будет четко соответствовать своему названию: в эту войну будут мерзнуть», – замечает чешский обозреватель Томаш Лебр[538].

В последнее время эта «холодная война» за ресурсы Арктики обретает все более опасные формы. Так, если раньше зарубежные СМИ с некоторым юмором писали о символической войне флагов, которую вели датские и канадские экспедиции на крошечном островке Ханса, расположенном во льдах Северо-Западного прохода, соединяющего Тихий и Атлантический океаны. Однако когда на морском дне вблизи Ханса были обнаружены запасы нефти и газа, противоречия обострились. Канада провела в районе острова военные учения, а Дания обозначила здесь свое военное присутствие патрульным катером. СМИ уже с тревогой сообщают о развитии событий в районе Ханса[539].

«Судьба Северного полярного круга на самом деле покажет,– пишет Джоди Рэй Беннет, писатель и научный исследователь, – закончилась ли "холодная война", или она просто находится в заморозке, пока не растаял лед»[540].

Объясняя, из-за чего разгорается сыр-бор, пресса, радио, телевидение, сетевые издания транслируют впечатляющие сообщения об экономических перспективах Арктики. По данным ООН и США запасы нефти здесь составляют 90–100 миллиардов тонн – это в несколько раз превышает все ресурсы России или Саудовской Аравии. В арктическом шельфе скрыто от 20 до 25% мировых запасов углеводородного сырья. Согласно официальному американскому геологическому исследованию около 13% до сих пор не обнаруженной нефти и 30% так же хорошо спрятанного природного газа находятся в Арктике. Здесь добывается почти половина рыбной продукции мира. В Арктике до 2030 года благодаря таянию льдов могут быть открыты до сих пор не доступные водные пути. «Арктика – это точка соприкосновения трех северных континентов, которая привлекает великие державы богатствами недр и стратегическим торговым расположением. Она вылупляется из своей ледяной скорлупы и против воли отдает себя в руки homo economicus», – делает заключение в одной из своих статей М. Корвин, специалист по Арктике, сотрудник Колумбийского университета (США)[541].

---

[538] *Lebr T.* Takte už opravdu studená válka? Armády se šikují u Arktidy // Idnes. 30.04.2012.
[539] *Hamphreys A.* Five-year plan to put footprints in the show and assert northern sovereignty.
[540] *Bennet J.R.* Climate of Conflict in Arctic // ISN Sekurity Watch. 29.03.2010.
[541] *Corvin M.* L'Océan Arctique, nouvelle autoroute officielle du pétrole // Le Huffington Post. 10.12.2012.

Значительное внимание масс-медиа уделяется мероприятиям стран, расположенных по кольцу Северного Ледовитого океана, а именно: России, США, Канаде, Норвегии и Дании, которые стремятся монополизировать ресурсы региона, закрывая его от любого постороннего вмешательства. Обострение напряженности, берущее начало в давних территориальных спорах между арктическими странами, отражает соперничество за открывшиеся возможности извлечения значительной экономической и стратегической выгоды, которые предоставляют географические преимущества и потенциальные ресурсы этого огромного заснеженного пространства.

Это соперничество в 2007–2012 годы, по сообщениям СМИ, стало заметно выражаться и в возросшей военной активности арктических государств. В частности, отмечается тот факт, что здесь возросло количество военных учений. Так, по сообщениям Associated Press в марте 2012 года в Норвегии проходили крупнейшие за все времена военные арктические маневры «Золотой ответ», в которых участвовали 16300 военнослужащих из 14 стран. Их цель заключалась в том, чтобы научиться справляться на льду со всем – от настоящих боев до террористических угроз. Подтверждением суровых условий, в которых протекали учения, стала гибель пятерых членов экипажа норвежского самолёта С-130 «Геркулес», потерпевшего крушение возле высочайшей горной вершины Швеции Кебнекайсе. Еще раньше, за два месяца до «Золотого ответа», пресса освещала учения войск США, Канады и Дании, которые проходили в тех же условиях[542]. В рамках ежегодного мероприятия под названием операция «Нанук» канадские, американские и датские корабли также проводят совместные военно-морские маневры в канадской Арктике.

В этих учениях задействуются некоторые из наиболее мощных миноносцев и фрегатов, имеющихся в распоряжении у каждого из флотов. Американский USS Porter – эсминец с управляемым ракетным оружием типа «Арли Берк», спущенный на воду в 1999 году, – снабжен боевой управляющей системой «Иджис», которую многие эксперты считают самой современной в мире. Канадский фрегат HMCS Halifax, несущий обширный арсенал вооружений, считается единственным иностранным кораблем, который американский флот разрешает включать в состав своих ударных авианосных групп. Фрегат Vaedderen Королевского датского флота – один из немногих кораблей такого класса, специально построенных для действий в арктических льдах (об этом корабле сообщалось в СМИ, когда он зашел в спорные воды вокруг острова Ханса).

---

[542] *Lebr T.* Takte už opravdu studená válka? Armády se šikují u Arktidy // Idnes. 30.04.2012.

Канадские вооруженные силы направляют в отдаленные северные регионы военнослужащих для проведения ежегодных военных учений в рамках операции под названием «Нуналивут», что в переводе с языка эскимосов означает «Эта земля – наша». По сообщениям зарубежных информационных агентств, в этих учениях принимало участие единственное в мире датское спецподразделение, оснащенное собачьими упряжками. Цель совместного учения – «укрепление канадского суверенитета в высоких арктических широтах путем налаживания патрулирования силами ВС Канады».

«The Financial Times» (Великобритания) сообщала, что целый ряд стран наращивает свое военное присутствие в этом богатом ресурсами и стратегически важном регионе, утверждая свой суверенитет над ним. Среди приарктических государств Канада особенно всерьез отреагировала на новость о том, что Россия разместила свой флаг подо льдом на Северном полюсе на глубине 4-х километров. В 2007 году премьер-министр этой страны Стив Харпер пообещал создать глубоководный порт в рудничном Нанисивике – на северной оконечности Баффиновой земли, чтобы усилить канадское военное присутствие в регионе. Канада несколько раз в год посылает в Арктику противолодочные патрульные самолеты береговой авиации Aurora CP 140, закупаемые у американской фирмы «Локхид», а в остальное время полагается на спутник Polar, который дает крайне узкую картинку и поэтому тратит по три недели на то, чтобы собрать информацию со всей территории.

Канада собирается патрулировать Арктику с помощью новейших беспилотных летательных аппаратов (БПЛА), которые разрабатывает американская военно-промышленная компания Northrop Grumman. Дюк Дюфрен, вице-президент и генеральный менеджер подразделения Northrop Grumman, занимающегося беспилотниками, заявил, что приобретение Polar Hawk – часть оборонной стратегии Канады. Благодаря беспилотникам, она сможет знать, что происходит в регионе, и получать информацию обо всем – от проходящих кораблей до сомнительных горнорудных проектов, считают аналитики.

Polar Hawk, версия производящегося Northrop Grumman в США беспилотника Global Hawk, способен четыре раза за вылет целиком снимать Северо-Западный проход. Беспилотный аппарат, работающий под контролем человека-оператора, может лететь на высоте 60000 футов и находиться в воздухе от 24 до 35 часов. США используют на своих арктических территориях аналогичные БПЛА. Стоимость подобных летательных от 30 до 50 миллионов долларов. К этому следует добавить значительные эксплуатационные издержки. Чтобы поддерживать круглосуточное наблюдение, Канаде понадобятся три таких беспилотника. По последним сообщениям Канада использует БПЛА – и боевые, и наблюдательные. Однако даже безоружные беспилотники – спорная вещь, так

как в мире многие их опасаются, считая потенциальным орудием посягательства на чужой суверенитет.

Канада намеревалась купить патрульные корабли, чтобы демонстрировать свой флаг в Арктике, но, возможно, теперь, с закупкой беспилотников, они не понадобятся, полагает старший научный сотрудник Канадского института обороны и внешней политики Денис Стэйрс.

Обозреватели отмечают, что США, Канада, Норвегия и Дания не повышали с такой интенсивностью боеспособность своих вооруженных сил в арктических условиях даже во времена холодной войны. В частности, Роб Хьюберт, заместитель директора Центра военных и стратегических исследований Университета Калгари, пишет: «Последние 20 лет ни одно из этих четырех государств не видело необходимости наращивать силы в Арктике. Тем не менее, сейчас вся четверка явно стремится увеличивать свой военный потенциал и координировать действия в регионе. Они могут сколько угодно говорить своим гражданам, что в Арктике все в порядке, но сами, судя по их действиям, так не считают. В сфере арктической безопасности наступает новая эпоха, хотим мы это признать или нет»[543].

Роб Хьюберт ставит вопрос: «Не боятся ли эти четыре страны России, которая может дестабилизировать ситуацию?» Напрямую никто на нее не указывает, пишет обозреватель. Тем не менее, министр обороны Канады Питер Маккей говорил о том, что в будущем Канада не будет приглашать Россию участвовать в совместных военных учениях в канадской Арктике. Кроме того, какая еще угроза могла бы заставить норвежцев приобрести те крайне эффективные (и крайне дорогие) боевые системы, которые они покупают у американцев? «Трудно избежать вывода о том, – замечает Хьюберт, – что оснащение армий современным вооружением и боевой техникой, масштабные учения в Арктике направлены именно против Москвы. Даже если Россия действительно не причем, что-то, безусловно, беспокоит четыре северные страны НАТО, подталкивая их к сближению»[544].

Летом 2009 года высшее руководство Канады очень резко прореагировало на сообщение главнокомандующего ВДВ РФ генерал-лейтенанта В. Шаманова о том, что российские десантники в апреле 2010 года планируют провести высадку на Северном полюсе, которая приурочивалась к 60-летию первого десантирования на Северный полюс. «Мы не собираемся ничем бряцать, просто мирно посетим Северный полюс», – указал главком ВДВ[545].

---

[543] *Hubert R.* Welcome to a new era of Arctic security // The global and mail. 23.8.2010.
[544] *Hubert R.* Welcome to a new era of Arctic security // The global and mail. 23.8.2010.
[545] http://www.rbc.ru/rbcfreenews/20090801005543.shtml.

Глава канадского МИДа Л. Кэннон осудил этот план России, заявив, что Канада рассматривает его как очередной эпизод российских провокаций в арктической зоне. «Мы внимательно следим за планами высадки российских десантников на Северном полюсе», – заявил канадский министр обороны П. Маккей. Министр не сообщил, что конкретно Канада намерена предпринять в случае высадки российского десанта в Арктике, однако указал, что правительство готово к защите государственных границ. «Любая страна, которая приближается к воздушному пространству или территории Канады, будет встречена канадцами», – приводит слова П. Маккея канадская телекомпания CTV.

Представитель российского посольства С. Худяков выразил недоумение в связи с резкой реакцией Канады на известие о планируемой высадке российского десанта на Северном полюсе. Он направил письмо в редакцию Canwest News Service, в котором объяснил, что зона Северного полюса не подпадает под юрисдикцию ни одного государства. Как он написал, «идея высадки десанта имеет отношение к Северном полюсу, который является частью международного воздушного пространства». Полюс располагается «в морской зоне на удалении от территориальных вод какого бы то ни было государства».

В апреле 2010 года десантирование на Северный полюс состоялось. Выбрасывались группой в 26 человек, сюда входили и 8 иностранцев: из США, Австралии, Австрии, Голландии и Южной Африки и др. Условия десантирования были достаточно сложные. Температура воздуха – минус 29 градусов, ветер – 12 метров в секунду. Однако посадку все произвели удачно. На отметке Северного полюса были установлены флаги России, и иностранных государств, представители которых участвовали в десанте, а также указатель с расстояниями до Москвы и еще ряда столиц.

Политическое значение высадки десанта на Северном полюсе по-разному оценивается политологами. Уже упоминаемый нами Роб Хьюберт из Университета Калгари говорит: «Просто оцените политический символизм этого шага и то, какие военные возможности он демонстрирует. Очевидно, что русские проявляют самоуверенность, я бы даже сказал, граничащую с агрессивностью, всячески подчеркивая свою способность контролировать полярный регион». По мнению Хьюберта, причастность к высадке парашютистов российского политика и исследователя Арктики Артура Чилингарова, уполномоченного Москвы по связанным с Арктикой вопросам, только усиливает ее стратегическую важность. Хьюберт считает, что Канаде следует наращивать свой оборонный потенциал в Арктике в противовес долговременному и широкомасштабному российскому военному присутствию в регионе. Майкл Байерс, профессор Университета Британской Колумбии специалист по международному праву и автор готовящейся к выходу книги «Кому принадлежит Арктика», относится к опера-

ции российских парашютистов не столь серьезно. «По международным конвенциям русские в своем праве, – полагает он. – Северный полюс считается частью открытого моря, а в открытом море военные постоянно проводят операции». Байерс высказал мнение, что «можно было бы использовать это десантирование для укрепления международного сотрудничества», если бы Канада, например, предложила послать своих парашютистов присоединиться к «юбилейному» мероприятию русских. По его мнению, это сгладило бы напряженность вокруг события.

Трения относительно десанта на Северном полюсе – не единственные сложности в российско-канадских отношениях. В феврале 2009 года канадское министерство обороны объявило о перехвате российских бомбардировщиков, приблизившихся к канадскому воздушному пространству. Тогда П. Маккей также довольно резко отреагировал на инцидент. Он созвал пресс-конференцию, во время которой объявил, что с базы в Колд-Лейке в воздух по тревоге было поднято два истребителя F 18, которые вынудили два российских бомбардировщика развернуться на 180°.

Российские же дипломаты заявили, что полет был учебным, и посетовали на возвращение к ментальности «холодной войны»[546].

В последнее время в проблематике милитаризации Арктики, обсуждаемой в СМИ, появилось мнение, что армиям необходимо готовиться не только к опасности возникновения вооруженного конфликта. Предполагается, что им придется реагировать на возможные катастрофы в Арктике. Так, Хизер Конли, глава Европейской программы в Центре стратегических и международных исследований в Лондоне, предупреждает, что вооруженные силы должны быть готовы к масштабным спасательным мероприятиям в этом регионе. «Не война, а природные и антропогенные катастрофы, как например кораблекрушение или экологическая авария, в настоящий момент представляют наибольшую угрозу. И эта угроза будет возрастать по мере того, как резкими темпами будут увеличиваться исследовательская и иная деятельность человека в Арктике. Милитаризация не представляет такого риска, как вероятная неспособность среагировать на катастрофу в таких суровых условиях», – считает эксперт[547].

Обозреватели считают, что главные ставки на Арктику сделали Россия, Канада и Соединенные Штаты. США, немного уставшие от войн в Ираке и Афганистане, сейчас отодвинули свои северные силы на задний план. Тем не менее, благодаря флоту подводных лодок, способных месяцами бороздить водные просторы подо льдом, США все равно на шаг впереди. «Мы хотим, чтобы у нас здесь всегда все было под контролем», – сказал Ян Джонсон, капитан USS

---

[546] http://infox.ru/authority/foreign/20...ay_print.phtml.
[547] *Lebr T.* Takte už opravdu studená válka? Armády se šikují u Arktidy // Idnes. 30.04.2012.

Connecticut, одной из самых совершенных арктических подводных лодок, которая в прошлом году прибыла прямо к Северному полюсу. «Наши интересы в Арктике никогда не ослабевали», – добавил он[548]. Однако в недавно опубликованном докладе Военно-морской академии США констатируется, что военно-морской флот «недостаточно готов для долговременной операции в Арктике», поскольку ему не хватает кораблей, способных пробивать лед и обеспечивать передовые базы[549].

Обозреватели отмечают, что с военной точки зрения Арктика является для России важным инструментом обеспечения её «жёсткой безопасности». С принятием в мае 2009 года новой Стратегии национальной безопасности до 2020 г. российские военные корабли и самолёты значительно усилили патрулирование в Северном Ледовитом океане. Также на принадлежащих России островах планируется строительство нескольких военных портов с размещением там военных подразделений.

Профессор канадского университета Калгари Роб Хьюберт, обращает внимание на то, что россияне основательно переорганизовали свой военный арсенал в Арктике и значительно повысили контроль над территорией за счет бомбардировщиков и подводных лодок. По мнению обозревателя портала «Дайжи Уорлд» (Индия)[550], военное усиление РФ в Арктике вызвано возможностью присутствия ВМС НАТО с установленными на них элементами ПРО в акваториях Северного морского пути, в близости к российским границам. Помимо этого индийские обозреватели сообщают о намерениях РФ по размещению общевойсковых соединений, частей пограничной и береговой охраны в регионе. В статье «Арктика: шахматная доска в глобальной игре» интернет-сайта «Индийские новости о России»[551] сообщается, что в июне 2008 года Москва объявила о планах по расширению области действия подводных лодок Северного флота, а бывший министр обороны А. Сердюков высказывал планы по созданию двух специализированных для действий в Арктике бригад – одна из них – 200-я отдельная мотострелковая бригада (п. Печенга).

В свою очередь американское информационное агентство «Экзаминер»[552] высказывает беспокойство о том, что тактическое управление 200 омсбр было передано в ведение Северного флота, что значительно расширило возможности, так называемой, «арктической» бригады. А обозреватель информационного

---

[548] Цит. по: *Lebr T.* Takte už opravdu studená válka? Armády se šikují u Arktidy // Idnes. 30.04.2012.
[549] *Lebr T.* Takte už opravdu studená válka? Armády se šikují u Arktidy // Idnes. 30.04.2012.
[550] http://www.daijiworld.com/news/news_disp.asp?n_id=157413.
[551] http://indrus.in/articles/2012/11/16/arctic_new_chess_board_of_global_game_19113.html.
[552] http://www.examiner.com/article/russia-to-deploy-combat-troops-near-norway.

агентства «Баренц Обзервер»[553] отмечает, что вследствие данного факта бригада получила возможность действовать в любых условиях. Аналитик Международного института стратегических исследований (США)[554] указывает на возросшее внимание военно-политического руководства РФ к модернизации частей и соединений российских вооруженных сил, способных действовать в арктических широтах и обеспечивать государственную целостность и безопасность в случае возникновения предпосылок к вооруженному конфликту в регионе. По сведениям обозревателей «Баренц Обзервер», формирование «арктической» бригады планируется к завершению в 2015 г. с получением специализированной для работы в арктических широтах техники. При этом обозреватели «Экзаминер» отмечают, что не совсем ясна мотивация военно-политического руководства РФ по размещению общевойскового соединения, на данный момент способного вести боевые действия в любых условиях, в арктических широтах и в отсутствии явной угрозы национальной безопасности. Также высказываются опасения по поводу того, что российская 200 омсбр дислоцируется в непосредственной близости к норвежской границе. А в материалах новостного агентства «Голос Европы»[555] размещение 200 омсбр на границе с Норвегией называется как «недружелюбное поведение со стороны России». Авторы статьи отмечают, что коррупция, ненадлежащее состояние дисциплины и боевой подготовки делают т.н. «арктическую» бригаду менее боеспособной и не представляющей угрозы для Норвегии. Видимо, на такие выводы обозревателей повлияли вскрывшиеся осенью 2012 г. факты коррупции и мошенничества в министерстве обороны России. Также ряд обозревателей пишут, что 200-я отдельная мотострелковая бригада исторически развернута в арктических широтах, в течение многих лет является одним из самых боеспособных соединений ВС РФ.

Еще следует отметить одну особенность: зарубежные СМИ, уделяя повышенное внимание модернизации возможностей вооруженных сил РФ по действиям в арктических широтах, не принимают во внимание прозрачность политики России в данной области. Авторы, выражая беспокойство по поводу размещения российского общевойскового соединения в непосредственной близости от границы со страной-членом НАТО (Норвегией), не замечают того, что руководство этого северного государства одной из приоритетных целей своей политики считает развитие сотрудничества с Россией. Беспокойства по поводу дислокации (не менявшейся уже долгие годы) российского общевойскового соединения у норвежского руководства не возникало. Тем не менее, требуется

---

[553] http://barentsobserver.com/en/security/2012/11/motorized-infantry-brigade-northern-fleet-26-11.
[554] http://www.iiss.org/publications/strategic-comments/past-issues/volume-18-2012/november/russia-in-the-arctic/.
[555] http://www.europeanvoice.com/article/imported/russia-opens-a-northern-front-/75902.aspx.

учитывать, что в планах по модернизации национальных вооруженных сил, правительство Норвегии также имеет свои национальные задачи по наращиванию военного присутствия в регионе.

Государственный секретарь Норвегии считает[556], что на ситуацию в арктическом регионе влияют три фактора: изменения климата, усиление позиций РФ (с которой выстраивается исторически сложившаяся парадигма взаимодействия) и глобальный экономический кризис. Кроме этого на статус арктического региона может повлиять политика по отношению к нему со стороны НАТО после завершения операции в Афганистане. По мнению руководства Норвегии, необходимо создать стабильную, рабочую атмосферу в регионе и не допустить эскалации конфликта путем выработки дипломатических соглашений. Членство в блоке НАТО рассматривается Норвегией в качестве гаранта национальной безопасности. При этом основным условиям обеспечения обороноспособности страны заявлена модернизация национальных вооруженных сил. Анализ материалов СМИ позволяет утверждать, что для сохранения безопасной обстановки в Арктике высшее политическое руководство Норвегии намерено развивать взаимодействие в рамках альянса, продолжать развитие вооруженных сил страны, проводить научные исследования в арктической зоне и укреплять отношения с РФ. После визита госсекретаря США Х. Клинтон в Норвегию в июне 2012 года в СМИ появились сообщения, что теперь американские вооруженные силы получат право тренироваться на севере Норвегии. Взамен, Вашингтон продаст Осло современные ракеты «воздух–море» для 48 истребителей F-35, о покупке которых Норвегия ранее договорилась. Любопытно, что предпринимая дорогостоящие и непростые шаги по наращиванию боеспособности в условиях Арктики, эти страны продолжают называть регион мирным и стабильным.

Крупнейшей победой Москвы в борьбе за Арктику зарубежные обозреватели считают ратифицированный Государственной Думой 27 марта 2011 года договор с Норвегией по демаркации границ в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане, положивший конец более чем сорокалетнему спору этих государств по данному вопросу. Как считает портал BarentsObserver.com, это поможет Москве в обосновании претензий на залегающие в недрах Баренцева моря запасы нефти и других природных ресурсов и достижении иных стратегических целей.

В канадских СМИ внимание обращается на то, что россияне усиливают свой военный контроль над Арктикой. По мнению профессора Канадского университета Калгари Р. Хьюберта, это заставило остальные арктические державы

---

[556] http://www.regjeringen.no/en/dep/fd/whats-new/Speeches-and-articles/Speeches-and-articles-by-other-apolitica/speeches-and-articles-by-state-secretary/2012/triple-a--building-confidence-in-the-arc.html?id=708263.

возобновить свои военные учения, которые в этой местности не проводились со времен распада Советского Союза. «Огромный регион, который раньше сковывали льды, теперь открывается миру, – сказал агентству Associated Press Хьюберт. – Все обстоятельства говорят об одном: военное присутствие в этой области будет расти и дальше»[557].

А чешская «iDNES.cz» резюмирует, что в Арктике в последнее время появляется все больше солдат. И эксперты считают, что будет еще хуже. Канада, Россия, Соединенные Штаты, Норвегия и Дания планируют защищать свою часть полезных ископаемых от загребущих рук. Если осуществятся самые страшные сценарии военных стратегов, тогда одна из будущих крупных битв произойдет на северном полюсе, однажды киношники вместо «west-ернов» будут снимать «north-ерны»[558].

Россия, значительная часть которой находится за полярным кругом, по мнению обозревателей, сейчас, очевидно, наиболее активна в своих попытках стать державой номер один. Анализ материалов сайта «По-настоящему чистый мир» (США)[559] показывает, что зарубежные политологи считают одной из основных целей нынешней деятельности Российской Федерации в Арктике – доказательство географической и территориальной принадлежности хребтов Ломоносова и Менделеева к российской части арктического шельфа. Анализируя широкий спектр интересов России на арктическом пространстве, политологи утверждают, что она не откажется от борьбы за доминирование в данном регионе. Соответственно, на основе научных исследований, историко-географических традиций она готовит новые обоснования своего присутствия в Арктике. Так, в зарубежной прессе широко комментировалось то, что в июле 2007 года российское министерство природных ресурсов объявило о реализации инвестиционного проекта стоимостью 50 миллионов долларов по «гидрографическим и геофизическим исследованиям в Северном Ледовитом океане», цель которого – «доказать право [России] на владение дополнительной частью морского дна в Арктике».

По сообщениям СМИ подобные исследования ведутся и другими арктическими странами. Так, канадские ученые выполняют работы по составлению карты дна Северного Ледовитого океана. О важности этой деятельности можно судить по тому, как широко канадские СМИ освещали поездку главы МИДа Л. Кэннон на развертывание первого автономного подводного аппарата (AUV) Канады, который предназначен для беспрецедентно эффективного сбора дан-

---

[557] *Hubert R.*Welcome to a new era of Arctic security // The global and mail. 23.8.2010.
[558] *Lebr T.* Takte už opravdu studená válka? Armády se šikují u Arktidy // Idnes. 30.04.2012.
[559] www.realclearworld.com/articles/2012/11/28/russia_in_the_arctic_economic_interests_trump_military_ambitions_100373.html.

ных о конфигурации морского дна. Ученые проводят исследования, которые лягут в основу отчёта Канады по границам континентального шельфа, который она передаст в Комиссию Организации Объединённых Наций. В масс-медиа сообщается, что канадские исследователи уже опубликовали первый полный геологический атлас Арктики. Указывается, что это результат двухлетней работы геологов Марка Сент-Онжа и Кристофера Харрисона, которые собрали научные данные из Швеции, России, Норвегии, Финляндии, Дании и США, использовали съемки со спутника, данные подводных исследований, сейсмические профили. «Крайний Север настолько велик, что предприятиям нужна будет помощь, чтобы понять, где проводить разведывательные работы», – говорит Марк Сент-Онж, чей атлас будет продаваться добывающим компаниям.

Политологи отмечают, что за исследованиями канадских ученых отчетливо прослеживаются стратегические интересы Оттавы. Их открытия быстро приобрели политическую окраску. Так, Марк Сент-Онж уверяет, что хребет Ломоносова, подводная гряда, которую Россия считает геологическим продолжением российского континентального шельфа, является составной частью североамериканского континентального плато. «Необходимо дополнительно изучить эту зону, но, кажется, она – канадская», – утверждает геолог.

По сообщениям СМИ – это не первая претензия на хребет Ломоносова: еще ранее Дания заявила, что она претендует на его подводную горную цепь, тянущуюся от Гренландии в сторону России. Норвегия, США и выдвигают свои территориальные притязания на земли Арктики. Франция подала в ООН заявку на расширение континентального плато Сент-Пьер и Микелон. Мысль о том, что Франция может расширить свои границы, вызвала гневную реакцию в Оттаве. Министр обороны Канады Питер Маккей считает, что «это плато, этот участок континента, является собственностью Канады».

Арктика – «горячая» тема в политических кругах Канады еще и благодаря Северо-Западному проходу, который, скорее всего, в недалекой перспективе будет свободен ото льда хотя бы часть года. По сообщению ISN Security Watch Канада заявляет, что проход этот находится в ее внутренних водах, поскольку ей принадлежат находящиеся вокруг него острова. А другие страны, в первую очередь, США утверждают, что он проходит в международных водах. По этому поводу госсекретарь США Х. Клинтон в интервью CTV сказала, что американское правительство начало «серьезно обсуждать спор» о Северо-Западном проходе, права на который заявляет Канада, однако Вашингтон полагает, что его стоит рассматривать как международный водный путь. Также США заявили свои права на морское дно и разрабатывают военные и коммерческие планы на регион. В соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву, страны, грани-

чащие с Арктикой, могут отстаивать свои права на владение природными ресурсами в пределах до 200 миль от побережья.

Согласно международным законам, страны могут считать воды на расстоянии до 12 миль (20 километров) от побережья своей территорией. Если они подписали Конвенцию ООН по морскому праву, воды на расстоянии до 200 миль от берега, лежащие над континентальным шельфом страны, считаются «эксклюзивной экономической зоной». США еще не подписали конвенцию, но президент Барак Обама сказал, что собирается это сделать. Но – и тут, отмечается в СМИ, возникает пространство для споров – если страны, которые подписали конвенцию, могут доказать, что их континентальный шельф простирается на расстояние более 200 миль, они также могут претендовать на ресурсы, расположенные в этой зоне.

Британский экономист лорд Николас Стерн в Financial Times от 8 декабря 2011 года заявил, что разрушающиеся тропические леса в бассейне Амазонки в Латинской Америке, а также в Центральной Африке и Индонезийском архипелаге объявлены «всеобщим достоянием» на основании того, что их сохранение жизненно важно для поддержания здоровья глобальной экосистемы. Эти экологические ресурсы, как утверждается, не могут рассматриваться в качестве эксклюзивных национальных ресурсов тех стран, в которых они расположены. Остальной мир имеет законный интерес в том, чтобы их разработка осуществлялась экологически обоснованным образом. Точно так же для международного сообщества имеет жизненно важное значение сохранение чрезвычайно хрупкой экологии Арктики, нарушение которой может негативно отразиться на выживании народов всей планеты. Северный Ледовитый океан в такой же степени «всеобщее достояние», как и Антарктида. Неарктическим странам, таким как Индия, необходимо отстаивать свое право голоса в освоении Арктики. Оно не может быть исключительной привилегией арктических прибрежных стран. Индия должна мобилизовать международное общественное мнение в пользу объявления Арктики всеобщим достоянием человечества и утверждения международного правового режима, подобного Договору 1959 года об Антарктике.

СМИ свидетельствуют, что интерес к Арктике в последние годы очень быстро увеличивается, и этим регионом сегодня интересуются не только прибрежные страны Северного Ледовитого океана. Сообщается, что Стокгольмский международный институт исследования проблем мира (SIPRI) опубликовал недавно доклад, в котором документально подтверждается усиление интереса Китая к Крайнему Северу. А Европейский Союз даже разработал собственную полярную стратегию. Этому блоку из 27 стран не удалось с первой попытки получить статус постоянного наблюдателя в Арктическом совете, однако в будущем году его заявка будет рассмотрена снова.

Огромный резонанс в мировых СМИ вызвало заявление контр-адмирала китайских ВМС в отставке Инь Чжо в марте 2010 года, когда в своем выступлении на Китайской народной политической консультативной конференции он сказал: «Арктика принадлежит всем людям мира, так как ни одна нация не обладает суверенитетом над ней»[560]. Китай, сказал он, должен также иметь долю ресурсов региона. Авторы статьи «Арктика: шахматная доска в глобальной игре» сайта «Индийские новости о России», пишут, что поход в Ледовитый океан китайского ледокола в августе 2012 года еще раз заставил арктические государства задуматься о возможном участии КНР в борьбе за ресурсы региона, показал заинтересованность китайской стороны в деле его освоения.

КНР уже давно не делает секрета из своего интереса к Арктике. По данным правительственного сайта Chinese Arctic and Antarctic Administration, китайцы с 2004 года используют исследовательскую базу в Норвегии и, кроме того, они организовали четыре экспедиции в этом регионе. Дания открывает Пекину двери для вхождения в Арктику с дипломатической стороны, а также со стороны инвестиционной, обещая ему проекты по добыче полезных ископаемых в Гренландии.

По сообщениям СМИ Дания приняла стратегическое решение уделить первостепенное внимание экономическим отношениям с Китаем, и сейчас эта страна превращается в ключевой коридор для китайского коммерческого и стратегического проникновения в Арктику. Дания выступает за то, чтобы предоставить Пекину место за столом переговоров, где обсуждается арктическая политика. Датский посол в Китае Фриис Арне Петерсон заявил в октябре 2012 года, что эта страна имеет в Арктике «естественные и законные экономические и научные интересы». Важным козырем в игре, которую Дания ведет с Китаем, пытаясь расположить его к себе, является Гренландия. Этот остров обладает значительными запасами минералов, включая редкоземельные металлы, уран, железную руду, свинец, цинк, нефть и драгоценные камни. Дания управляет внешней политикой Гренландии и в СМИ высказывается предположение, что Копенгаген использует богатый геологический потенциал этого острова в качестве приманки для Пекина, стремясь к развитию и укреплению датско-китайских торговых отношений.

---

[560] China’s New Strategic Target: Arctic Minerals. 18.01.2012.

В отношениях между Китаем и другой арктической державой – Норвегией произошло заметное охлаждение после того, как расположенный в Осло Нобелевский комитет объявил о присуждении премии мира диссиденту Лю Сяобао. О том, как они будут развиваться в будущем, в СМИ высказываются различные предположения[561].

У КНР в настоящее время лишь один действующий ледокол «Снежный Дракон», однако в 2014 году в строй может быть введено еще одно ледокольное судно водоизмещением 8000 тонн. Вместе с уже существующим ледоколом он сможет принять участие в следующих трех экспедициях, запланированных на период до 2015 года. Предполагается, что китайские ледоколы готовятся к проводке судов по канадским и российским путям в Северном Ледовитом океане, когда она станет более рентабельной.

Маршрут в западном направлении из Нуука на западе Гренландии в Циндао через канадскую часть Арктики примерно наполовину короче пути через Панамский канал, а восточный маршрут через российскую часть Северного Ледовитого океана составляет менее двух третей пути до Циндао через мыс Доброй Надежды.

Индийская позиция в отношении участия в освоении арктических ресурсов достаточно определенно изложена в статье «Холодная война за Арктику: ставки Индии» газеты «The Hindu». В ней утверждается, что следовать примеру Китая и претендовать на долю в эксплуатации арктических ресурсов для обеспечения своего продолжающегося экономического роста, для Индии было бы недальновидно. Такая позиция не учитывает гораздо больший ущерб по сравнению с любой возможной выгодой, который Индии, возможно, придется понести, если Арктика по-прежнему будет эксплуатироваться в угоду неподконтрольной человеческой жадности. Кроме того, Индия не имеет ни финансовых, ни технологических возможностей для конкуренции со странами, ведущими сегодня схватку за Арктику. Результаты участия в ней могут оказаться скудными. Поэтому Индия должна тщательно взвесить, следует ли ей подтвердить свою заявку на вступление в Арктический совет в качестве постоянного наблюдателя. В статье говорится, что Индия должна вместо этого настаивать на аналоге Договора об Антарктике, по которому территориальные претензии государств отложены на время действия договора[562].

Арктический совет является форумом для принятия политических решений, связанных с полярным регионом. Он был образован в 1996 году, и первоначально использовался в качестве площадки для обсуждения мер по защите окружающей среды в Арктике, но затем сфера его деятельности была расшире-

---

[561] Norway could shut China out of Arctic Council after diplomatic snubs. 25.01.2012.
[562] *Shyam Saran.* India's stake in Arctic cold war // The Hindu. 01.02.2012.

на, и теперь она включает в себя научные исследования, изучение вопросов устойчивого развития, а также действия в случае возникновения чрезвычайной ситуации. Арктический совет состоит из восьми членов, а именно: США, Канады, России, Норвегии, Дании, Швеции, Финляндии и Исландии. Есть пять постоянных наблюдателей – Великобритания, Франция, Нидерланды, Польша и Италия. Бразилия, Китай, Япония и Южная Корея также выразили заинтересованность в присоединении к числу постоянных членов. Следует, однако, отметить, что условием предоставления такого статуса является получение суверенных прав членов Арктического Совета над Северным Ледовитым океаном.

Западные СМИ пытаются представить Россию страной, не способной с экологической точки зрения безопасно осваивать Арктику и контролировать ее территорию и морские пути. Муссируется тема «попрания» российским бизнесом (прежде всего нефтегазовым, лесозаготовочным и транспортным) прав «не имеющих своей государственности малочисленных народов Севера». В частности, Сара Уилер, известный публицист, автор книги «Магнетический Север или Путешествие по Арктике», пишет в британской газете «The Independent»[563], что Россия стремится расширить границы нефтедобывающей промышленности за счет одной из самых хрупких экосистем на планете, где лед, штормы и тьма делают очистку практически невозможной. Автор указывает на последствия нефтяных разливов в тундре, которые никак не устраняются. Хотя, как было заявлено российской стороной на Международном форуме «Арктика: настоящее и будущее», состоявшемся в декабре 2012 года в Санкт-Петербурге[564], такие работы ведутся – была, например, очищена территория Земля Александры от отходов деятельности министерства обороны на авиабазе Нагурская.

Джон Видал из английской «The Observer» пишет, что немалую тревогу у экологов вызывает то, что для разработки нефтегазовых ресурсов Арктики Россия планирует создать целый флот плавучих и даже подводных атомных электростанций. Прототип плавучей АЭС уже строится на Балтийском заводе. Российская государственная ядерно-энергетическая корпорация «Росатом» заключила с правительством Якутии соглашение о сооружении еще четырех станций.

Станции мощностью 70 мегаватт – они представляют собой гигантские стальные платформы с двумя реакторами на каждой – будут снабжать электроэнергией «Газпром». Это позволит ему эксплуатировать буровые установки, необходимые для освоения нефтегазовых месторождений в Баренцевом и Карском море, относящихся к числу самых труднодоступных в мире. Топливо и отходы предполагается складироваться на борту станций, способных передви-

---

[563] *Wyeler S.* Why is Russia's Arctic closed to visitors? Who is hiding what? // The Independent. 16.01.2011.
[564] http://www.atfc.ru.

гаться своим ходом; они смогут работать без перезагрузки реактора в течение 12–14 лет. Также появились сообщения, что уже сконструированы подводные буровые платформы с атомными энергетическими установками, обеспечивающие одновременное бурение восьми скважин. В СМИ высказываются опасения о том, что ядерные отходы, которые возникнут в процессе эксплуатации АЭС, будут сбрасываться в море.

Эксперты отмечают, что геостратегическим интересом многих стран являются связанные с таянием ледников новые возможности судоходства в Северном Ледовитом океане. Уже сейчас вдоль берегов России осуществляется сезонная навигация в Японию, Китай и на Дальний Восток по более короткому Северному морскому пути. По утверждению ученых, через десять лет корабли в Северном Ледовитом океане смогут плавать в течение всего летнего сезона. Это говорит о том, что роль России в развитии судоходства возрастёт. В связи с этим в последнее время в масс-медиа, как на Западе, так и на Востоке, все чаще поднимается вопрос о превращении Северного морского пути, контроль над которым принадлежит России, в транзитную магистраль под транснациональным управлением. В СМИ обсуждается возможность пересмотра статуса арктических проливов как внутренних вод России, обусловливается, прежде всего, тиражируемой в информацией о предстоящем глобальном потеплении и, соответственно, высвобождении из-подо льда значительной части проходов, соединяющих Ледовитый океан с Тихим и Атлантическим.

Бронвен Мэдокс, главный комментатор по международным вопросам английской газеты «The Times» высказал интересную мысль о том, что если арктический лед и вправду растает, потепление в Сибири может превратить и саму Россию в другую страну. У нее появятся прежде недоступные возможности, которые будут гораздо интереснее и проще для разработки, чем окраины арктического морского дна. Однако эта перспектива еще не получила отражения в СМИ. В центре внимания журналистов и политологов – «арктическая» лихорадка.

В последнее время все чаще средства массовой информации обращают внимание на интересы коренного населения арктических районов Канады, США, России, Гренландии и Норвегии, а также крайних северных территорий Финляндии и Швеции, которые раньше оставались за рамками дискуссии. В связи с тем, что российский регион Арктики стал зоной высокой экономической активности, представители экологических и этнических организаций ведут дискурс «попрания» российским бизнесом (прежде всего нефтегазовым, лесозаготовочным и транспортным) прав «не имеющих своей государственности малочисленных народов Севера», лоббируют обсуждение этой проблемы в структурах ООН и ЕС.

Тема Арктики нашла отражение и в создании компьютерных игр, которые широко используются для воздействия на людей с целью изменения в нужном направлении их настроений, чувств, внедрения в сознание необходимых идеологических и социальных установок, формирования определенных стереотипов мышления и поведения. Кроме того, видеоигры стали одним из самых действенных инструментов разъяснения «правильности» государственной политики, создания позитивного образа страны и ее вооруженных сил, а также негативного образа противника либо конкурента. В данном контексте обращает на себя внимание выход весной 2012 года игры «Война на море: Северный полярный круг» (*Naval War: Arctic Circle*). Создание игры совпало с повышением интереса к освоению Арктики, сопровождающимся аналитическими сообщениями и публикациями о перспективах возникновения в регионе военных конфликтов.

Разработчиком игры является норвежская компания «Турбо тэйп геймз» (*Turbo Tape Games*), специализирующаяся на создании компьютерных игр и симуляторов в развлекательных, образовательных и научных целях. Данная компания, основанная в феврале 2008 г., сотрудничает с частными и государственными организациями, среди которых Университет Нордланда, Музей искусств г. Бергена, научно-исследовательский центр г. Бергена – «ВилВите» (*VilVite*), скандинавская исследовательская организация «Синтеф» (*Sintef*) и др. Издатель игры – шведская компания «Парадокс интерактив» (*Paradox Interactive*), расположенная в Стокгольме и занимающаяся созданием исторических стратегий. Общими чертами игр, компании являются высокая степень реалистичности и соответствия историческим фактам.

В ходе указанного развлечения игроку предстоит выступить в роли командующего флотом на стороне НАТО, Северного союза (вымышленного альянса скандинавских стран), России или США. В игре используются современные образцы оружия и боевой техники, а сражения проходят с участием надводных и подводных кораблей, военной авиации. Игроку предстоит вступать в боевые действия за контроль над природными ресурсами и транспортными коридорами арктического региона. Согласно замыслу разработчиков сюжет «сражений» проходит в ближайшем будущем, а «боевые действия» ведутся в водах вдоль побережий Норвегии, Великобритании, вблизи Исландии и Гренландии, по Северо-Западному морскому пути и у берегов Северной Америки[565].

Необходимо отметить, что игра создана в рамках сотрудничества стран, которые проводят активную политику с целью укрепления собственных позиций в Арктике. Стратегические программы этих стран по освоению Арктики содержат пункты, в которых говорится о необходимости наращивания военного

[565] http://stopgame.ru/game/naval_war_arctic_circle.

присутствия в этом районе с целью более эффективного обеспечения национальной безопасности.

Другой компьютерной игрой, немного иного жанра, но также описывающей ситуацию силового противостояния в ходе борьбы за превосходство в арктическом регионе, является многопользовательская онлайн-игра от первого лица «Битва за Арктику» (*“Arctic Combat”*), в которой игроки, разбившись на команды, выполняют различные задания и противостоят друг другу. Противоборствующими сторонами при этом выступают спецподразделения США и РФ. Разработчиком игры является южнокорейская компания WebZen. В ней игрокам предстоит продемонстрировать тактические навыки действий в ходе боев в различных условиях с применением новейших образцов вооружений и военной техники, беспилотной авиации, бронетранспортеров и т.д.[566] По замыслу разработчиков, события игры демонстрируют боевые действия в ходе Третьей мировой войны, которая начинается с борьбы за территории и ресурсы арктического региона[567]. Необходимо отметить, что, несмотря на проработанную графику и множество возможностей для проведения соревнований, игра распространяется бесплатно и позволяет привлечь к ней внимание и популяризировать ее среди широкой аудитории.

Выпуск компьютерных игр, подобных «Войне на море» и «Битвы за Арктику», в которых господство в Арктике завоевывается при помощи военной силы, может рассматриваться как оказание информационно-психологического воздействия, направленное на внедрение в общественное сознание идеи о возможности регионального военного конфликта, участниками которого будут реально существующие заинтересованные стороны.

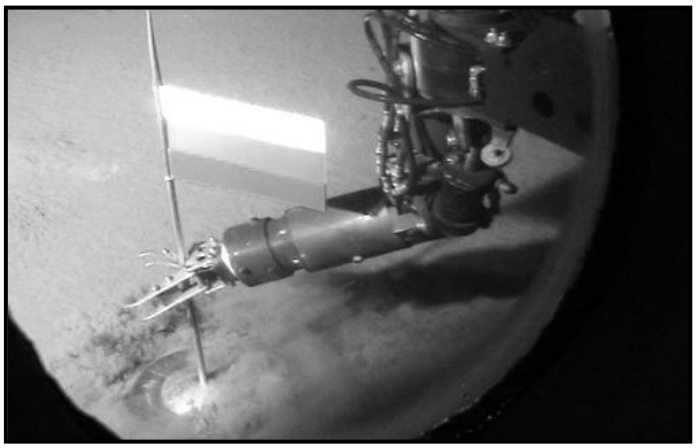


Рис. 1. 2 августа 2007 года: исторический момент экспедиции «Арктика-2007» – установка флага России и капсулы с посланием потомкам на дно Северного Ледовитого океана

Таким образом, мониторинг зарубежных СМИ с июля 2007 по декабрь 2012 года показывает, что российская экспедиция «Арктика-2007» разворотила

[566] http://www.igromania.ru/gamebase/182577/.
[567] http://games.mail.ru/pc/video/arctic_combat_the_war_has_come_trailer/.

казавшийся нерушимым муравейник истории и надолго смешала всем карты. В связи с этим в ряде публикаций зарубежных аналитиков делается вывод, что сегодня мир ввязывается в новую геостратегическую игру XXI века – игру вокруг Арктики, которую ряд политологов сравнивает с процессами, которые происходили во второй половине XX века на Ближнем Востоке.

Заключение

Предложенный читателю сборник отнюдь не исчерпывает всего того разнообразия проблем, вопросов, тем, которые следовало и хотелось бы рассмотреть. Данное обстоятельство побуждает составителей пригласить всех интересующихся Севером России к диалогу, к дискуссии. Не трудно заметить, что у представленных читателю материалов, очерков, статей, аналитических обзоров есть нечто их объединяющее, а именно – ***богатство*** (в самом широком смысле этого слова) российского Севера. Нельзя найти ни одной проблемы, которая не была бы производной от него. Будь то социальные, экономические, исторические, экологические проблемы или проблемы национальной безопасности, международных отношений они с неизбежностью оказываются сопряжёнными с не мифическим, а с реальным богатством этого необозримого региона.

Север всегда манил тем, что в нём было сокрыто, несмотря на неизбежные риски. Желание совладать с ним порождало самые удивительные идеи, современникам бредовыми не казавшимися. Ведь пришла же, например, в голову Исаака Эльпорта в период Первой мировой войны мысль о прорытии канала на полуострове Ямал между Обской губой и Карским морем. И туда была же снаряжена специальная научно-полярная экспедиция. Мир, природа, однако, настолько быстро меняются, что футурологам становится всё труднее и труднее калькулировать свои расчёты, самые новейшие из которых подчас кажутся покрытыми пылью и достойными только внимания историков. Рой проблем становится все масштабнее, плотнее. Трудно избежать впечатления, что возможности их решения если и не сокращаются, то диктуют интенсивный поиск рациональных решений и оптимизации их реализации.

Содержание

К читателю …….. 5

От составителей …….. 7

Введение. Арктика в XXI веке – экономика, дипломатия, безопасность (Д.Н. Барышников) …… 17

Часть 1 …… 23

Д.А. Герасимов
Север России в историческом отношении ……..…… 24

Д.А. Герасимов
История Мурманского побережья ……..……. 32

В.Н. Прямицын
Климат Севера …….…… 45

В.В. Писахов
Север России в военно-морском отношении. Арктическая зона …….. 74

В.Н. Конышев, А.А. Сергунин
Россия и иностранные державы в Арктике: очерк новейшей истории 87

И.А. Рогачёва
Железная дорога на Мурман ……..……... 155

И.А. Рогачёва
Экономическое значение нашего Севера ……..……. 173

В.В. Дремлюг, П.А. Филин, М.А. Емелина, М.А. Савинов
Ледокол «Красин» в истории изучения и освоения Арктики …… 203

Часть 2 …..……. 261

В.М. Апанасенко
Региональная безопасность российской Арктики …… 263

Н.Ю. Маркушина
Северо-Западный Федеральный округ Российской Федерации: от «Северной державы» к «Новому Северу» …… 288

П.Г. Белов
О геополитике России в приарктическом регионе мира …… 298

К.В. Сивков
Что может Северный флот России? ……. 310

В.И. Шацкая
Арктический сегмент глобальной ПРО США …….. 316

В.Н. Шептура, А.В. Галгаш, А.П. Жарский
Развитие телекоммуникационной инфраструктуры для формирования единого информационного пространства Арктической зоны России в интересах обеспечения военной безопасности государства …… 323

О статье С.О. Макарова «Влияние ледоколов на военно-морские операции» (И.Я. Петренко, Э.Л. Коршунов) …….. 337

В.Ю. Грибовский
Вице-адмирал С.О. Макаров …… 349

Д.Ю. Козлов
Противолодочная оборона коммуникаций на Северном морском театре военных действий в годы Первой мировой войны (1916–1917) … 353

В.Н. Половинкин
Проблемы развития арктической транспортной системы РФ в XXI в. 367

В.В. Яробков
Значение железной дороги «на Мурман» в XX–XXI вв. …….. 378

А.А. Голубев
Современное положение Мурманской (Кировской) железной дороги 396

М.Ф. Кужим, П.В. Игнатьев
Узкоколейки Шпицбергена …….. 403

В.Б. Арчегов
Минерально-энергетический комплекс севера европейской части России и проблемы его освоения ……. 413

В.Б. Арчегов
Развитие геологоразведочных работ на нефть и газ в условиях континентального шельфа арктических и дальневосточных морей России 429

М.Ю. Шкатов, Г.И. Иванов
Экспедиция «Арктика-2012» ……. 435

В.Д. Крюков, А.А. Лайба
От полярных широт до океанских глубин (к 50-летию ФГУНПП «ПМГРЭ») ……. 437

С.Б. Балясников, И.Н. Сократова, Л.Н. Карлин, И.Н. Самусевич, Д.А. Субетто, Н.О. Верещагина
Деятельность по наращиванию образовательного потенциала, распространению и пропаганде знаний о полярных областях в период МПГ 2007/08 …… 442

А.А. Михайлов, Е.Е. Райконен
Донесение шведского коммерсанта Иоганна де Родеса о торговле в Архангельске середины XVII в. ……... 446

Я.М. Санникова
Оленеводство в северо-западных улусах Якутии в середине 1990-х гг.: поиски путей решения проблем хозяйственного развития …… 457

А.Ю. Протасов
Экономическое значение нашего Севера: политэкономические предпосылки, возможности и ограничения …….. 465

В.С. Кузнецов
Экология Русского Севера: современное состояние и перспективы … 472

О.А. Красникова
Карта Северного берега России 1612 г. Исаака Массы и Книга Большому чертежу Московского государства …….. 479

Н.Л. Волковский, А.С. Проничев
Арктика: противостояние в режиме масс-медиа (мониторинг зарубежных СМИ: июль 2007 – декабрь 2012 гг.) ……. 490

Заключение ……. 510

Филиал Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге
«Ледокол "Красин"»

Адрес: Санкт-Петербург, наб. Лейтенанта Шмидта, 23 линия

Ледокол "Красин"
действующее судно, которому в 2012 г. исполнилось **95 лет**. Каюты, приборы и мебель бережно хранят память о героях Арктики.
Наш музей начинается с трапа!

На ледоколе проводятся обзорные и тематические экскурсии, а также интерактивные игры для школьников. Свободного посещения нет. Экскурсии для организованных групп (от 8 чел. и больше) – только по предварительным заявкам. Наполняемость группы – максимум 15 человек.
Дети до 14 лет допускаются на борт только в сопровождении взрослых.

Музей открыт для посещения
с 11.00 до 18.00, касса работает до 17.00
Начало экскурсий: 11.00, 12.00, 13.00, 14.00, 15.00, 16.00, 17.00
Экскурсия в машинное отделение (только от 14 лет и старше) – суббота и воскресенье в 13.00 и в 15.00

Выходные дни: понедельник–вторник, последняя среда месяца

Заказ экскурсий и дополнительная информация:
– по телефону 325-35-47
– E-mail: krassin.visitors@yandex.ru

2012 год – 95-летие со дня постройки ледокола

Российский государственный музей Арктики и Антарктики

Адрес: Санкт-Петербург, ул. Марата, д. 24а

Музей Арктики был открыт для посетителей 8 января 1937 г., однако решение о его создании было принято значительно раньше.
Уже в 1920-х годах в связи с активным исследованием Арктики многие видные полярники и ученые выступали с предложениями об организации постоянно действующего полярного музея. В 1930 г. Президиумом ЦИК СССР было утверждено решение о создании Всесоюзного арктического института (ВАИ), в котором в качестве специального отдела предусматривался музей Арктики.

В музее проводятся обзорные и тематические экскурсии, а также интерактивные игры для школьников.

Музей открыт для посещения
среда–суббота – с 10.00 до 18.00, касса работает до 17.30
воскресенье – с 10.00 до 17.00, касса работает до 16.30

Выходные дни: понедельник–вторник, последняя пятница месяца

Заказ экскурсий и дополнительная информация:
– по телефону 571-25-49
– E-mail: polarmuseum@yandex.ru

2012 год – 75-летие со дня открытия Музея

Военная историческая библиотека
Генерального штаба ВС РФ

Россия, 199055, Санкт-Петербург, Дворцовая пл., д. 10

Представляя собой центр накопления военно-профессиональных знаний, Военная историческая библиотека Генерального штаба ВС РФ продолжает выполнять целый ряд важных задач – от просветительской и военно-научной до духовно-воспитательной.

Местонахождение библиотеки на территории штаба Западного военного округа и сегодня определяет особенности ее фонда. В ней собираются документы инструктивно-уставного характера, касающиеся деятельности органов военного управления, военно-исторические труды и исследования по истории войн и военному искусству, историография войсковых частей. Наряду с военно-научной литературой военного содержания в библиотеке представлена нормативно-правовая литература по международному праву, по естественным и гуманитарным наукам.

Время работы
Понедельник–пятница с 10-00 до 18-00
Телефон: (812) 494-21-39

Центральная военно-морская библиотека

Россия, 191011, Санкт-Петербург, Садовая ул. 2

Центральная военно-морская библиотека, основанная 25 ноября 1799 года, является старейшей и крупнейшей в Вооруженных Силах России. В собраниях своих фондов ЦВМБ отражает практически всю историю становления, совершенствования и реформирования Военно-Морского Флота за три века его истории.

За 200 лет существования в библиотеке усилиями выдающихся деятелей России собрана и сохранена уникальная коллекция изданий по различным отраслям науки, включая прижизненные издания величайших мыслителей человечества и результаты героических экспедиций европейских исследователей, исторические хроники стран Европы. Коллекции изданий XV–XVIII веков на многих языках мира, являются раритетами общемирового значения.

Время работы
Понедельник–пятница с 10-00 до 18-00;
с 09.01.2013 также: суббота с 10-00 до 18-00
Телефон: (812) 570-53-65

«Военно-исторический журнал»

Адрес редакции:
119160, Москва, Хорошёвское шоссе, д. 38д
Тел.: (495) 693-57-45
e-mail: Mil_Hist_magazin@mail.ru

Общероссийская еженедельная газета
«Военно-промышленный курьер»

Адрес редакции:
125190, Москва, Ленинградский пр-кт, д. 80, корп. 16
Тел.: (495) 788-91-90
e-mail: info@vpk-news.ru

«Известия Российской академии
ракетных и артиллерийских наук»

Адрес редакции:
194044, Санкт-Петербург, Большой Сампсониевский пр-кт, д. 28а
Тел.: (812) 542-98-50
e-mail: raran@npo-sm.ru

Правоохранительный, военно-научный
и военно-исторический журнал «Защита и безопасность»

Адрес редакции:
194044, Санкт-Петербург, Большой Сампсониевский пр-кт, д. 28а
Тел.: (812) 542-43-01
e-mail: zib97@mail.ru

«Граница России – Северо-Запад»

Адрес редакции:
191015, Санкт-Петербург, Шпалерная ул., д. 62
Тел.: (812) 438-62-09

Газета Западного военного округа
«На страже Родины»

Адрес редакции: 191186, Санкт-Петербург, Дворцовая пл., д. 10
Тел.: (812) 494-23-12
e-mail: otvred@mail.ru

О компании

Первое письменное упоминание о булочной-кондитерской на Невском – 44, мы найдем в ежегоднике «Весь Петербург» за 1903 год. Именовалась она «А. Андреев» и принадлежала первой гильдии купцу Федору Крымзенкову.

Средств, пущенных в оборот, сначала с трудом хватило на оборудование одного цеха и тесного торгового зала. Производство и точка сбыта размещались в одном здании - Крымзенков решил, что лучше не тратиться на площади, и минимизировал коммерческий цикл. Продукта производилось немного, зато реализовывался он полностью: за день испек – за день продал. Помимо экономии на времени и перевозках, эта минимизация имела еще одно важное последствие. В лавке не было и не могло быть несвежего товара – все «с пылу с жару», из-под руки кондитера. Петербуржцы быстро оценили это, и на Невском проспекте каждый день стала собираться огромная очередь.

Булочная-кондитерская и кафе просуществовали до конца 20-х годов, а после окончания НЭПа были национализированы и переданы сначала артели «Коопромхлеб», а затем артели «Хлебопечения».

В качестве филиала I-й Государственной конфетно-шоколадной фабрике имени Самойловой они числятся с 1936 года. С этого времени булочная уже прекратила свое существование, а в магазине осуществлялась продажа только продукции кондитерской фабрики. Магазин, в котором продавались свежие торты и пирожные, и получил название «Норд».

Во время войны магазин «Норд» и кафе приостановили работу, но возобновили ее уже в 1946 году. С этого же года на кондитерском производстве в должности заместителя заведующего производством работала исключительно талантливый технолог – Виктория Татарская.

Викторией Татарской были разработаны торты-легенды: «Белая ночь», «Лунный», «Норд», «Славянский», «Аврора» и пирожные «Север», «Ленинградское», «Невское», «Лотос». Виктория Львовна проработала на производстве до 1975 года.

В 2007 году в связи с постоянно увеличивающимся спросом было построено здание нового завода на Выборгской стороне, которое оснастили самым современным и технологичным оборудованием от европейских производителей. Теперь в процессе производства фирменной продукции занято уже более 700 специалистов.

После реконструкции в 2008 году продолжает работу кафе-кондитерская на Невском проспекте, 44, с собственным мини-производством. Только здесь петербуржцы и гости города могут попробовать и заказать на свой праздник эксклюзивную продукцию от шеф-кондитера – десерты и торты со свежими фруктами и ягодами, которые, как обычно говорят, «таят во рту».

В настоящий момент «Север» готовится к получению международного сертификата ISO 22000 (Система менеджмента безопасности пищевой продукции).

Контактная информация

тел.: (812) 333-40-51, (812) 333-40-52
факс: (812) 310-19-33
эл. почта: si@tort.spb.ru

9 785906 078742

ТРУДЫ
научно-исследовательского отдела
Института военной истории

Том 6
Книга 2
Север России в военно-морском и экономическом отношениях
Научное издание

На обложке:
НИС «Ледокол Красин». 1989 г.
(из фондов филиала Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге
«Ледокол "Красин"»)

Подписано в печать 21.05.2013.
Формат 70x100 1/16. Печать офсетная.
Тираж 500 экз. Объем 32,6 п.л.
Бумага офсетная. Заказ № 1631.
Отпечатано в ООО «Политехника-сервис»
с оригинал-макета заказчика.
Адрес: 190005, Санкт-Петербург, Измайловский пр., д. 18Д